Bisiklet ve Kış
Kışın nasıl giyinmeli?

Şehir Rehberim
Troya Denizli'de

Bisiklet İnceleme
Salcano XRS001UCI

Türkiye Cyclist

CYCLISTMAG.COM.TR

TÜRKÇE KONUŞAN BİSİKLET DERGİSİ

Sıfırdan Zirveye

Küçükkuyu ve Behramkale gölgesinde, saklı Ahmetçe tırmanışını keşfe çıkıyoruz

SAYI 46
ARALIK'18
15₺
ISSN 2149-2255

Continental

GET THE GRIP

YOLLARIN EN HIZLISI VE GÜVENLİSİ O!*

* Continental ailesinin kendi içerisinde sınıflandırılma yapılmıştır.

/ kronbisiklet

Türkiye Distribütörü
KRON
www.kronbisiklet.com.tr

/ kronbisiklet

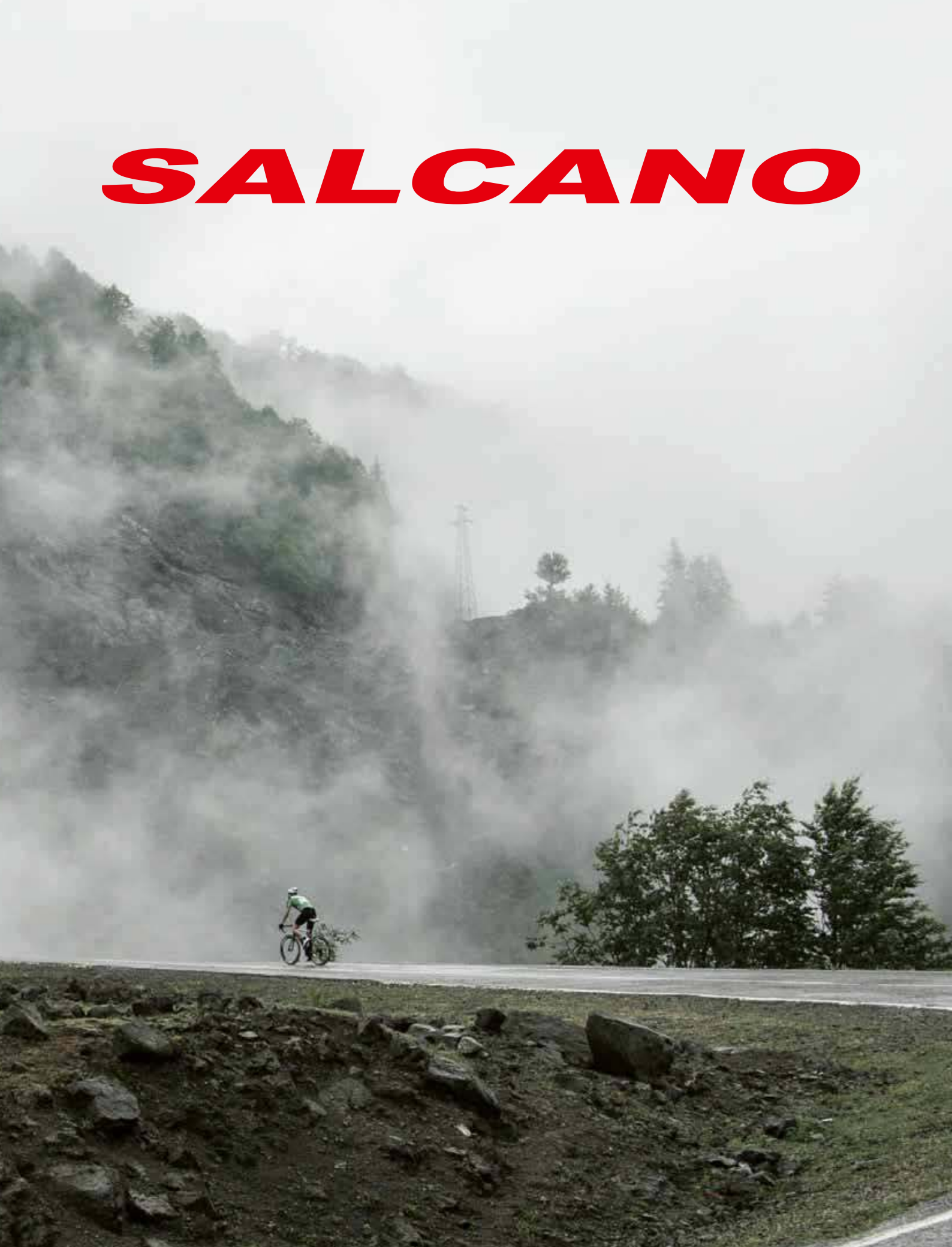
Dünya'yı Gezen Tek Türk Bisikleti

/ kronbisiklet

KRON
www.krononline.com

/ kronbisiklet
/ gurkangencc

SALCANO



BIKE
MOSSO
MOSSO Rim
www.mossobisiklet.com

UMIT
Özgürlük bu pedallarda...

Cyclist Türkiye

tayt-forma seti satışta

90€, cyclistmag.com.tr

Türkiye'nin tek aylık bisiklet dergisi olarak *Cyclist Türkiye*'nin 2018 forma seti satışta! Askılı tayt ve formadan oluşan set, Aydan Çelik tarafından tasarlandı. Tümüyle nefes alan ve bisikletçiyi kuru tutan kumaştan üretilen formanın koltuk altlarında daha geniş gözeneklere sahip ağ parçalar kullanılarak konfor üst düzeye çıkarılıyor. Sırt, göğüs, kol gibi bölgelerde kullanılan farklı tipteki kumaşlar da sürüş konforunu maksimize edecek şekilde yerleştirilmiş. Ayrı parçalar halindeki silikonlu kol ve bacak bantları ise en zorlu performans anlarında bile formanın yerli yerinde durmasını sağlıyor. Tümüyle Avrupa'da üretilen formanın tayt pedinde ise silikon katman bulunuyor. Tasarımda kullanılan renkler, yukarıdan aşağıya yarış takvimindeki sırasına göre dizilen İtalya, Fransa, İspanya ve Türkiye Turu'nu simgeliyor. Sağ kolda, 'Sürüşün heyecanı' anlamına gelen "The thrill of the ride" ise Cyclist'in sloganı. Forma ve taytı içeren setin satış fiyatı 90€.

Sipariş için Cyclist Türkiye iletişim numarası 0216 504 01 63

İlanda yer verilen modelin CO_2 salımı 91-144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 4.0-6.3 lt/100 km değerleri arasındadır.

Toyota Plaza Borovalı

Çanakkale Cad. No: 76 Pınarbaşı-İZMİR Tel: (0232) 479 19 52 Faks: (0232) 479 14 41

DT SWISS
M 1700
SPLINE
Hızlı patikalardan derin vadilere ve zirvedeki kayalık tepelere...
İşte M1700 SPLINE'nın size sunduğu sürüş keyfi. Hafif göbeği,
güçlü vegüvenilir direk çekme jant telleri ile gücü sektörün
en iddialı alüminyum jantına aktarır.
DT SWISS
ACCELL BİSİKLET

İÇİNDEKİLER

Aralık 2018 // Sayı 46

100

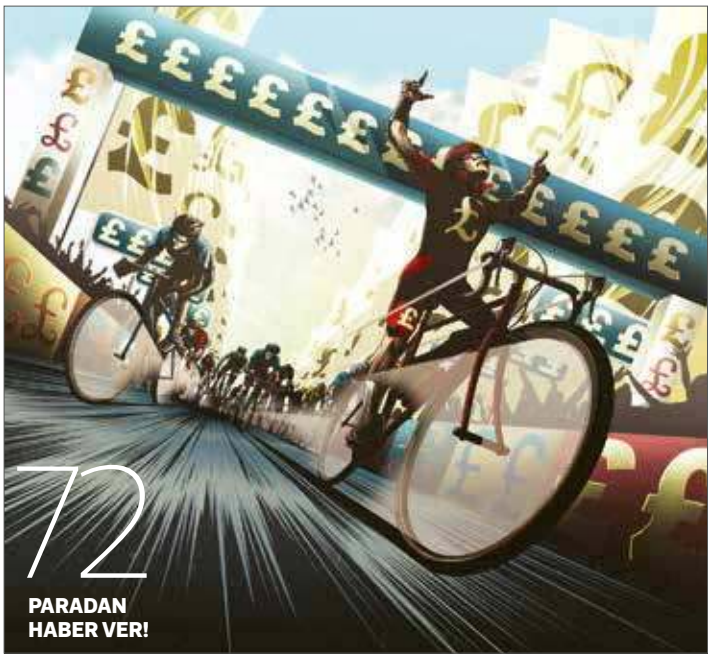
Troya Afrodisias'ta ve Denizli'de

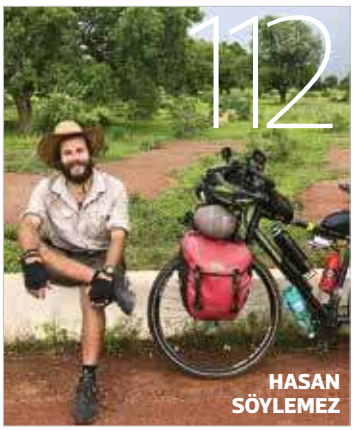
Denizli/Çamlık Parkı

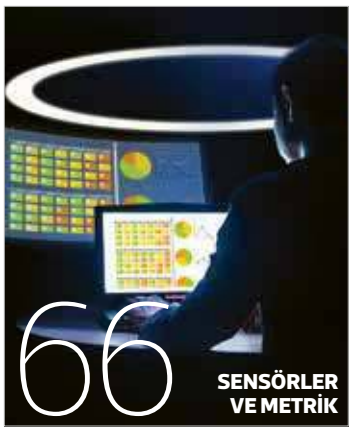
İÇİNDEKİLER

Aralık 2018 // Sayı 46

BIANCHI OLTRE XR3 DISK







19 ÖNE ÇIKAN BİSİKLET
Trek Madone SLR Disc
Performansıyla rüştünü kanıtlayan Madone, artık dış görünümüyle de zirveye oynuyor

22 ASLI BİSİKLET..
Seçilmiş Ürünler
Aslı Bisiklet'in sizler için seçtiği en yeni ürünleri *Cyclist Türkiye* ofisinde inceledik

31 ÖNE ÇIKAN
Yusuf Akkuş
İki Teker Bir Adam'la hayatımıza giren Yusuf Akkuş ile samimi bir söyleşi

36 ÖNE ÇIKAN
2018'de İz Bırakanlar
Yıllar geçse dahi geriye dönüp hatırlanacak 2018'de pro-bisiklet dünyasının öne çıkanları

40 RÖPORTAJ
Filippo Pozzato
Karizmatik İtalyan bisikletçi F. Pozzato, *Cyclist Türkiye*'ye dövmelerini anlattı

44 ÖNE ÇIKAN
Kışın Nasıl Giyinmeli?
Kış aylarında bisiklete binmemek geçerli bir mazeret değil. Yeter ki doğru giyin

46 SAĞLIK
Esneme
Arda Ergene, esneme ve germe egzersizlerinin önemini *Cyclist Türkiye* için kaleme aldı

48 ANTRENMAN ROTASI
Roller
Kapalı alan antrenmanlarınızı roller ile daha keyifli hale getirin, İrfan Türetgen anlatıyor

52 SALCANO YERLİ TUR
Çanakkale
Küçükkuyu'dan Behramkale'ye uzanan keyifli ve bir o kadar da tırmanışlı bir tur

86 DOSYA
Umuda Pedal
Cyclist Türkiye, çocuklar için uzun tura çıkan Umuda Pedal ve TEGV'in öyküsünü dinliyor

92 MOSSO MTB TUR
2018 Rotaları
İçinde bulunduğumuz yıla vedayı, Mosso MTB Turlar'dan geriye doğru bakarak yapıyoruz

130 DECATHLON BULMACA
Ödüllü Bulmaca
Bulmacayı doğru çözen 120 kişiye Decathlon'dan bandana hediye

DECATHLON

-KARBON MAŞA VE 6061 ALÜMİNYUM KADRO

-ÖN VE ARKA KISIMLARA PORT-BAGAJ VE ÇAMURLUK MONTE EDİLEBİLİR.

ÖMÜR BOYU GARANTİ

B'TWIN

TRIBAN500

YOL BİSİKLETİ

2.199,99 TL

EDİTÖR'DEN

Türkiye Cyclist
Aralık 2018 // Sayı 46

Fotoğraf: MIKE MASSARO

Ali Granit'in Türk basketbolunun unutulmaz ismi Yalçın Granit'in yaşam öyküsünü kaleme aldığı kitabının adı; "Adanmak"tır. Kitabın ön yüzünde, "Bir Hayalin Peşinde" der. Geçtiğimiz günlerde futbolu bıraktığını açıklayan, bir dönem ülkemizde de top koşturmuş Didier Drogba da, 2015 yılında yayımladığı otobiyografisine "Commitment" ismini vermiştir. Daha sonraları kitap Türkçeye, "Adanmışlık" adıyla çevrildi.

Kelime itibariyle adamak: "Kutsal saydığı bir şey uğruna kendini feda etmek üzere söz vermek" anlamında kullanılır. Peki, yıllardan bu yana Eddy Merckx'e ve daha pek çok efsane isme kadrolar üreten 84 yaşındaki Ugo De Rosa'nın yaşamını anlatan bir kitap yazılsaydı adı ne olurdu? Şüphesiz, "Adamak" iyi bir tercih olacaktır.

Aralık sayımızın sayfalarında kendilerini bir amaç uğruna adamış isimlerden bazılarını bulacaksınız. Her birinin adanmışlığı aynı olmayabilir ama bisiklet hepsinin ortak noktası.

Bu isimlerden ilki, yukarıda bahsettiğimiz Ugo De Rosa. *Cyclist* ekibi kalp logolu markaya ruhunu veren yedi bisikletinin öyküsünü, De Rosa bisikletlerinin İtalya'da bulunan atölyesinde dinledi ve 84 yaşındaki Ugo De Rosa'nın tutkusuna yakından tanıklık etti.

Cyclist Türkiye olarak biz de aktif bir ayı geride bıraktık. Çocuklara umut ışığı olabilmek için bisikletle uzun kilometreler yapmayı göze alan Umuda Pedal'ın öyküsü gelecek sayfalarda sizleri bekliyor.

Uzun kilometreler demişken; Aralık sayımızın konuklarından biri de, yaklaşık iki yıl önce Afrika yolculuğuna çıkan Hasan Söylemez. Bu sayı elinize ulaştığında Söylemez hala Gana'da olacak ve karış karış dolaştığı Afrika'da insanlara hayallerini sorup, onları belgeselleriyle bizlere ulaştırmaya devam edecek. Ne uğruna mı? Zihnimizdeki Afrika imgesini değiştirmek için. Böylesi bir hayallere yolculuk, kendini adamak değildir de nedir?

İlerleyen sayfalarda keyifli söyleşiler, doğru bildiklerinizi kökten değiştirecek araştırmalar ve ufuk açan dosya konularıyla zengin bir içerik sizleri bekliyor. 2018 yılının son sayısından hepinize sevgilerle, keyifli okumalar.

Erman Öner
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Çevirmeye başlayacağınız sayfaların arasında ise sizlere bir müjdemiz var. Yeni yılda kadansını daha da artıracak *Cyclist Türkiye*, yeni yılın ilk sayısı için Peter Sagan ile Türk okurlarına özel bir söyleşiyi şimdiden gerçekleştirdi

Hiç okumadığın gibi oku.
Her maceraya yeni bir kitap!
Binlerce sesli kitap telefonunda,
14 gün ücretsiz dene.
14 gün deneme süresi bitince; aboneliğiniz, mobil uygulama içinden üye olursanız 29,99 TL/ay, sitemizden üye olursanız web'e özel 24,99 TL/ay ücretle başlar.
storytel

QUICK - STEP FLOORS

BEL

QUICK-STEP FLOORS, 2018'DE DE UCI TAKIM SIRALAMASINI ZİRVEDE TAMAMLADI

Türkiye
Cyclist

Cyclist Türkiye
Recep Peker Cad. Susen Apt. 20/A,
34714, Kızıltoprak, Kadıköy, İstanbul
T: **+90(216) 504 01 63**
Web: **www.cyclistmag.com.tr**
E-mail: **info@cyclistmag.com.tr**
Facebook: **facebook.com/cyclisttr**
Twitter: **twitter.com/cyclisttr**
Instagram: **instagram/cyclistturkiye**

İmtiyaz Sahibi **Hasan Çarpışan**
Genel Koordinatör **İbrahim Ekerim**
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü **Erman Öner**
Görsel Yönetmen **Melike Akyüz Şenyurt**
Tanıtım ve Organizasyon **Tarık Gül**
Halkla İlişkiler ve Pazarlama **Tuğçe Zengin**
Kapak Fotoğrafı **Tarık Gül**

YAYIN KURULU
Alptekin Başkır, Sinan Çakmak, Aydan Çelik, Sarper Günsal, Cüneyt Kazokoğlu, Samed Kunaç, İnan Özdemir, Arzu Tekir, İrfan Türetgen, Seçil Öznur Yakan, Ömer Yavru, Muammer Yıldız

KATKIDA BULUNANLAR
Öykü Pamuk, Ahmet Erzincanlı, Buse Akgün, Batıkan Akgün, Ahmet Akgün, Tolga Gök, Sjors Bueukeboom, Yusuf Akkuş, Ali Gülcan, Ahmet Akdilek, Feyzi Açıkalın, Hasan Söylemez, Ulaş Baydar, Sonoko Tanaka, Filippo Pozzato, Arda Ergene, Mihai Simion, İnay Bilge

CYCLIST UK EDITORIAL
Editor **Pete Muir**
Deputy Editor **Stu Bowers**
Art Director **Rob Milton**
Production Editor **Martin James**
Features Editor **James Spender**
Commissioning Editor **Peter Stuart**
Editorial Assistant **Sam Challis**
Website Editor **Jack Elton-Walters**
Junior Web Writer **Joseph Robinson**
App production/sub editing **Michael Donlevy**
Additional design **Sean Barnes-Murphy, Michael Mansfield**

PUBLISHING, MARKETING AND SUBS
Publishing Director **Dharmesh Mistry**
Lifestyle Marketing Manager **Samantha Pashley**
Head of Events **Emma Turner**
Marketing Manager **Holly Fradley**

PRODUCTION AND NEWSTRADE
Senior Production Executive **Anisha Mogra**
Newstrade Director **David Barker**
Newstrade Manager **James Mangan**

SYNDICATION AND LICENSING
Syndication Manager **Anj Dosaj-Halai**
Licensing Manager **Carlotta Serantoni**

DENNIS PUBLISHING
CFO/COO **Brett Reynolds**
CEO **James Tye**
Company Founder **Felix Dennis**

BASKI VE CİLT
Umur Basım Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Dudullu OSB 2.Cadde No:5 Ümraniye İstanbul
T: +90 (216) 645 63 02 F: +90 (216) 365 83 20

DAĞITIM
Dünya Süper Dağıtım A.Ş. T: +90(212)440 28 31
AYLIK YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Uyarı: Bu dergide betimlenen hareketler profesyonel sürücülerce gerçekleştirilmiş olup, tehlike arz edebilir. Cyclist Türkiye olarak sürüşlerinizde kask takmanız ve tüm güvenlik önlemlerini almanız gerektiğini hatırlatıyoruz.

© Copyright Dennis Publishing Limited. Under licence from Felix Dennis.
Cyclist Türkiye dergisi Dennis'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları Alkem Organizasyon'a, dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları Cyclist Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. Cyclist Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder. Ürünlere ait fiyatlar ARALIK 2018 itibarı ile geçerli yaklaşık fiyatlardır. Farklı satış noktalarındaki ya da kur ve vergi değişimlerinden Cyclist Türkiye dergisi sorumlu tutulamaz.

SHIMANO

S-PHYRE

BİZ YARIŞÇILARI TASARIM ORTAKLARI OLARAK GÖRÜYORUZ!

MÜKEMMELLİĞİN SINIRLARINI ZORLAMAK.

İŞ BİRLİĞİ
DİZAYN.
TEST.
MÜKEMMELLİK.

Öne çıkan

Bisiklete binmeyi keyifli yapan her şey

Parti başlasın

Yeni Trek Madone SLR Disk iç güzelliğini dış görünümle birleştiriyor ▸

Trek Madone SLR Disc

Dünyanın en büyük bisiklet markalarından biri olan Trek, yeni piyasaya sürdüğü bisikleti Trek Madone SLR Disk ile kadro tasarımı kadar kadro boyasıyla da göz kamaştırıyor.

Trek'e göre, önceki jenerasyon Madone'ların yarısı, müşterilerin istedikleri bileşenleri ve kadro boya tasarımını belirlemeye olanak tanıyan Project One özel programı aracılığıyla sattı.

Bu sefer, satın alma yelpazesi, Project One Icon seçeneği ile genişletildi – Bu opsiyon, aşağıda da görüldüğü gibi daha göz kamaştırıcı olan "Prizmatik İnci" boyası gibi önceden yapılandırılmış altı renk şemasını içeren daha özel bir seviye.

Söz konusu, Wisconsinli markanın altıncı jenerasyon Madone'da neleri geliştirildiği olduğunda, Trek'in yol ürün müdürü Jordan Roessingh, dış görünümün buzdağının yalnızca görünen kısmı olduğunun garantisini veriyor.

"2015 yılında piyasaya sürülen beşinci Madone modeli, aero yol bisikleti dünyasında büyük bir sıçrama yarattı" diyor Roessingh. "O dönemki Madone konforu artırmak için saklı IsoSpeed'e, tamamı kadro içinden geçen kablolara ve entegre özel frenlere sahipti. Ancak kaçınılmaz olarak, her piyasaya sürdüğümüz bisiklette olduğu gibi, gün sonunda bir sonraki modelde neleri daha iyi yapabiliriz diye düşünmeye başlamıştık."

Madone'un yeni versiyonundaki yenilikler şüphesiz disk freni de içeriyor. Pek çok rakibine göre ise Trek hala kumpas fren uyumlu tasarımları destekliyor; ancak marka, disk frenlere yönelik genişleyen pazar ağının, SLR Disk ile faydalanabilecekleri bazı ilginç fırsatlar yarattığını kabul ediyor.

"Disk frenin yarattığı gücü yönetmek için kadroya bazı yapısal güçlendirme takviyesi yaptık. Ancak kadroya disk fren eklemek, kumpas frenlerin yarattığı güçlüklere oranla çözmesi daha basit bir problemdir" diyor Roessingh. "Entegre ön kumpas frenin Madone'a eklenmesi, oldukça zor bir tasarım özelliği gerektiriyordu. Ek olarak, alt boru uzunluğunu UCI'ın kadro onayını alabilmek için kısaltmamız gerekliydi. Bu bir handikap yarattı. Disk fren kullanmak,

Trek Madone SLR 9 Disk, alatin.com.tr, 12,990€≈80.515₺

artık Madone SLR Diski, kumpas fren muadillerinden daha hızlı olacak şekilde tasarlayabileceğimiz anlamına geliyordu.''

Ayrıca disk frenli yeni Madone sanıldığı kadar ağır değil. Trek, Madone SRL Disk 9'un ağırlığını 7,4kg olarak belirtiyor, kumpas frenli varyasyonundan yalnızca 300 gram daha ağır.

''Yeni kadronun üretiminde OCLV700 seri karbon kullandık'' diyor Roessingh. ''Bu malzeme gerçekten ağırlık bakımından elde edebileceğiniz en iyi performansa sahip kompozit ve bisiklet endüstrisinde yalnızca Trek'e özel. Ancak inanılmaz derecede pahalı.''

Rahat sürüş

2015 Madone, Trek'in o dönem bir aero bisiklette düşünülmemiş IsoSpeed teknolojisini içeriyordu. Sele boru bağlantısını tek bir ünite olarak kalıplamak yerine, Trek bir mil ekseni ve kartuş yatakları yardımıyla sele borusunu kadronun kalanından ayırdı. Bu sayede geleneksel yapıdaki sele borularına göre daha esnek bir yapı elde etti. Yeni modelde ise esnek yaylı bölümün, üst borunun altına konumlandırıldığı, L-şekilli bir tasarıma geçiş yapılmış.

''Domane modelinden ilham alarak IsoSpeed ünitesini dışarıdan erişebilir kıldık, bu sayede her an ayarlanabilir hale geldi'' diyor Roessingh. ''Daha önce olduğundan %17 daha yumuşaktan %21 daha serte kadar ayarlanabilir vaziyette. Bu, aynı zamanda kadro boyutlarında daha tutarlı bir uyumluluk duygusu yaratmamıza izin verdi, çünkü IsoSpeed'in bükme bileşeninin uzunluğu artık kadro boyutuyla orantılı değil.

Roessingh, sürüş kalitesinin ve bisikletçi/bisiklet etkileşiminin, son bisiklette Trek'in en fazla gelişme potansiyeline sahip olduğu alanlar olarak ele aldığını belirtti. Bu sayede yeni Madone daha çok yönlü ve ayarlanabilir olmak üzere kadro geometrisinde birtakım değişikliklere uğramış.

''Madone SLR bizim yeni H1.5 uygunluğumuzu kullanıyor. Bu bizim eski H1 ve H2 sistemlerimizin tam ortasına denk düşüyor, ama artık aynı kadrodan daha geniş bir hareket aralığı oluşturmak için farklı sele boru açıları sunuyoruz. Kokpit iki parçalı olduğundan, enine gidon genişliği, eğim ve gövde uzunluğu daha da kolay değişebilir. Rahat bir bisikletçi, aynı zamanda hızlı da bir bisikletçidir.''

TREK

YENİ

2019

MADONE

Eşsiz deneyim

ASLI bisiklet

Sigma Pure GPS bisiklet bilgisayarı

639₺, aslibisiklet.com

Popülerliği giderek artan GPS tabanlı bisiklet bilgisayarlarının çalışma prensibi sürücünün uydular tarafından takip edilmesine dayanır. 35 yıldır spor ve teknolojiyi bir araya getiren Sigma'nın Pure GPS bisiklet bilgisayarı modeli yükseklik bilgilerini hava basıncı sensörü ile ölçüyor. Ek olarak rahat okunabilen geniş ekranında ürün yükseklik profili dahil olmak üzere tüm yükseklik fonksiyonlarını sürücüyle buluşturuyor. Sürüş sonrası verileri, DataCenter ve LinkApp aracılığıyla bilgisayarınıza veya akıllı telefonunuza aktarma imkanı sunan Pure GPS bisiklet bilgisayarı ile anlık hız, ortalama hız, azami hız, mesafe, biniş süresi, sıcaklık, yakılan kalori, yükseklik, eğim ve toplam irtifa gibi pek çok veriye erişebilirsiniz. Yedi dil seçeneği, 110 saatlik bellek ve 15 saat pil ömrü cihazın diğer özellikleri.

SRAM yol bisikleti S-900 direkt bağlantı ön ve arka kaliper

899₺, 899₺≈1,798₺, aslibisiklet.com

S-900, SRAM'ın ilk doğrudan montajlı yol freni. Ürünün öne çıkan özellikleri ise mükemmel güç ve üstün frenaj hissiyatı veren tasarımı. En fazla 28mm lastiklere kadar uyum gösteren S-900, SRAM RED® eTap® dahil olmak üzere tüm hidrolik olmayan SRAM fren-vites sistemleri ile uyumlu. SwissStop Flash fren pedleri ile gelen ön ve arka kaliper, istenildiği taktirde bireysel olarak da satışa açık. Kaliperlerin toplam ağırlığı (ön:163, arka: 163) 326 gram.

Onguard 8171 Neon Combo şifreli kilit

38₺, aslibisiklet.com

Onguard güvenlik ekipmanları üst seviyeden başlangıca kadar ürettiği güvenlikli kilitlerle ünlü. Markanın Neon Combo şifreli kilidi, çift kilitleme mekanizmasına sahip. Neon Combo'nun çelik kaplı kablosu 10mm kalınlığında ve 20cm uzunluğunda. Sıfırlanabilir kombinasyona sahip Onguard kilit aynı zamanda bisikletinize uygun olabilecek beş farklı renk seçeneği sunuyor.

SRAM NX Eagle MTB bisikleti grupseti

2,799₺, aslibisiklet.com

Sram'ın 12 rubleli Eagle serisini piyasaya süreli bir yılı aşkın bir süre oldu. Ve Eagle ailesi genişlemeye devam ederken, NX Eagle modeliyle fiyatlar artık daha makul. Üstelik NX Eagle, daha pahalı versiyonu Eagle ile neredeyse aynı. Her Eagle serisinin kalbinde kaset yatar, nitekim temelde farklılık da buradan kaynaklanıyor. NX Eagle'ın kaseti, diğer 12 rubleli kasetlerden farklı. Esas olarak, XX1, X01 ve GX eşdeğerlerinin aksine, NX Eagle geniş bir aralık içermiyor. Daha pahalı kasetler 10-50 dişli ve yüzde 500 vites aralığı sunarken, yeni NX en küçük dişli 11 (büyük 50 dişli özelliğini koruyor) kullanıyor. Bu da daha dar bir yüzde 454,5 aralığına tekabül ediyor. Önde ise NX Eagle 32 dişli aynakol yaprağı ile geliyor.

Argon 18 GO kadro

6,190₺, aslibisiklet.com

Ülkemize yakın zaman önce Aslı Bisiklet'le girmeye başlayan Argon 18, eski bir bisikletçi olan Gervais Rioux tarafından 1989 yılında Kanada'da üretilmeye başlandı. Marka adını elementler tablosundaki 18 numaralı Argon elementinden alıyor. 50'den fazla ülkeye ihraç edilen Argon 18 bisikletleri aynı zamanda profesyonel bisiklet takımlarına ve profesyonel triatletlere sponsor. Ülkemizde ise Argon 18 kadro satışları mevcut. Markanın karbon kadrolu GO! modeli, özel geometrisi sayesinde sürücünün kendini daha rahat hissetmesini amaçlıyor. Yalnızca mekanik vites sistemleri ile uyumlu kadronun kabloları kadro içinden geçiyor. Bu sayede Kanadalı marka son derece temiz bir görünüm elde ediyor. Kadro 3D sistem ve daha yüksek kaliteli rulmanlar için tüm parçaları içeriğinde barındırıyor.

Binişten döndüğünüzde duvarlarınızdaki, merdivenlerinizdeki lastik izlerini ya da kimin temizlediğini unutun.
Sinirlerinizi gevşetecek ve zamanınızı kurtaracak harika bir çözümdür.

velo sock
keep it clean

aslibisiklet.com

ASLI bisiklet

ASLI bisiklet

Santini Vega uzun eldiven

224₺, aslibisiklet.com

Kış aylarında bisiklet sürüşlerinde yüz, ayaklar ve eller vücudun en savunmasız noktalarıdır. Ayaklar ve yüz için korunaklı ekipmanlar kullanmak bu sorunu çözebilir ancak eldiven seçiminde ince eleyip sık dokumakta fayda var. Zira yanlış eldiven tercihi bisiklet kontrolünü doğrudan etkiler. Bisikletçiler arasında son derece popüler olan Santini markasının Vega modeli tam da aradığınız eldiven olabilir. Blizzard termofleks kumaştan üretilen Santini Vega uzun kollu eldiven, ellerinizi soğuk kış günlerinde sıcak tutmasını yanında, elastikiyeti sayesinde hakimiyeti kolaylaştırıyor. Üstelik avuç içindeki kaymaz tutucu sayesinde yağmurlu hava koşullarında kaymazlık sağlayarak, emniyeti artırıyor. Gün ışığı süresinin giderek azaldığını göz önünde bulunduran Vega, karanlık hava koşullarına karşı yansıtıcı özelliğiyle geliyor.

Super B teşhir standı

159₺, aslibisiklet.com

Super B'nin standı genellikle mağazalarda teşhir amaçlı yahut sergilerde kullanılıyor. Ancak evde de bisikletinizi saklamak için güvenilir (duvara yaslanan bisikletlerin kayarak çizildiğini muhakkak çevrenizdeki birilerinden duymuşsunuzdur) bir seçenek sunuyor. Bisiklet standa arka tekerleğinden, yukarı çekilebilir ve ayarlanabilir yükseklik tutacağı yardımıyla takılıyor. Çift taraflı tutucu bisikletin çizilmesini önlemek için yumuşak ve esnek bir malzeme olan TPR ile kaplı. Stand hem kumpas hem de disk frenli bisiklet uyumlu. Uyumlu tekerlek ölçüleri ise 24"-29".

Zefal Air Profil FC03 el pompası

220₺, aslibisiklet.com

İster tırmanırken ister düz yolda, bisikletinizin lastiği her an patlayabilir. Önemli olan tedbirinizi alıp almadığınızdır. Yol bisikletleri için tasarlanan Air Profil FC03'ün en büyük özelliği, yüksek basınçlara kolaylıkla çıkabilmesi. Bunun anlamı lastiğinizi daha az efor ile daha kısa sürede şişirebilmenizdir. Üstelik alüminyum gövde hafif – 100 gram, 180mm uzunluk - ve dayanıklılık sunuyor. Ürünün plastik kapağı pompayı çamurdan korurken, esnek bağlantısı sibop kapağına zarar vermiyor. Sonuç olarak, Zefal Air Profil FC03 ile patlayan lastiğinizi şişirmek daha kolay, hafif ve hızlı.

Jagwire Elite Link yol iç-dış vites kablo seti

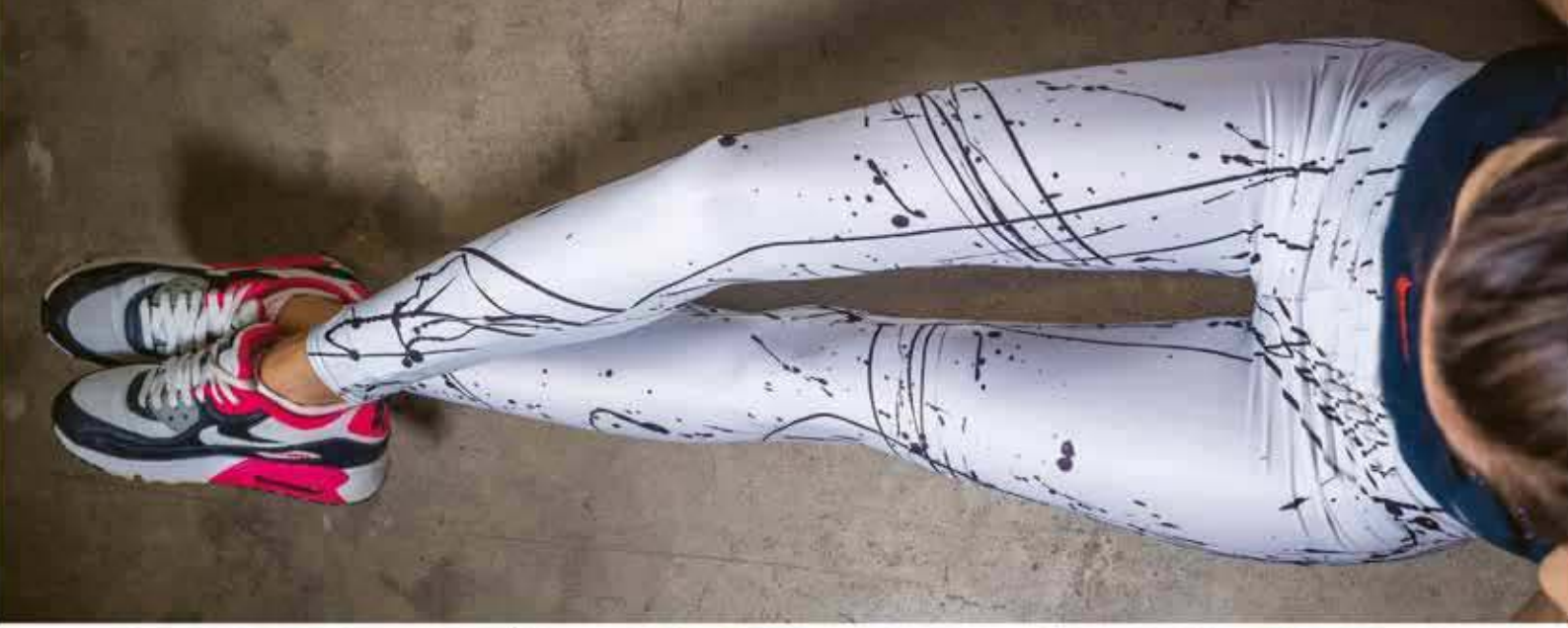
528₺, aslibisiklet.com

Marjinal kazanımların ardında yatan ana fikri bisikletle ilgili herkes artık biliyor. Kimi zaman beslenme kimi zaman ekipman. Gelişen bisiklet teknolojisi her geçen gün yeni kazanımları önümüze sunuyor. Bunlardan biri de dışı alüminyum kaplama iç-dış vites kablo seti. Jagwire tarafından piyasaya sürülen ürün, bir önceki teknoloji çeliğe göre %20 daha hafif. Üstelik alüminyum kablo seti kırılmadan daha kolay katlanabiliyor ve paslanmıyor.

Schwalbe Lugano 700x25 dış lastik

110₺, aslibisiklet.com

Söz konusu bisiklet lastikleri olduğunda sektörün öncü firmalarının başında Schwalbe gelir. Geniş bir ürün yelpazesine sahip markanın Lugano modelleri ise giriş seviyesi bisikletseverlerin kullanımına sunuluyor. 700x25 ölçülerindeki modelin hem telli hem de telsiz versiyonu mevcut. Bizim incelediğimiz telli model 350 gram ağırlığında. Ürünün Kevler versiyonu ise 255 gram ağırlığında geliyor. Kevler versiyonuna göre daha uygun bir fiyata sahip bizim incelediğimiz telli versiyonu, fiyat ve performans açısından son derece cazip bir seçenek. Dış lastiğin klasik su kanallı profili, kuru ve ıslak yollarda güvenilir performans sağlıyor. Lastiğin PSI değerleri ise şu şekilde: 85-115.



Vücudu saran yapısıyla muhteşem bir konfor sunar. Esnek kumaşı, göz alıcı dizaynı ve renkleriyle ister yoga yaparken kullanın isterseniz de günlük olarak kullanın.

velo SOCK
Keep it clean

aslibisiklet.com

ASLI bisiklet

Zozo MV29 kask

krononline.com

Zozo kask, minimalist tasarımı ve 22 adet havalandırma kanalı ile sürüşlerinizde ihtiyacınız olan rahatlığı, serinliği ve şıklığı karşılamak için tasarlanmış. Zozo kask konforunuz kadar, güvenliğinizi de düşünüyor. Kaskın arkasında yer alan ikaz ışığı flaş modunda çalışarak size ekstra görünürlük kazandırıyor. Başınıza uygun şekle sokmak için tek elle ayarlanabilir kadranı ve 260 gram ağırlığı ile ürün, fiyat/performans segmentinde zirvede yer alıyor. Altı farklı renk seçeneğinden ise kendinize en uygun modeli seçme fırsatı veriyor.

Lezyne Classic Over Drive tubeless ayak pompası

orbea.com.tr

Bisiklet sahibi herkesin elinin altında olması kolaylık sağlayacak ekipmanların başında gelir ayak pompası. İyi bir ayak pompasıyla rutin sürüşleriniz öncesinde lastik basıncınızı ideal şekilde ayarlayabilir; bu sayede, hem daha keyifli bir sürüş yapar hem de düşük basınç nedeniyle yılan ısırığı olarak adlandırılan lastik patlaklarından korunmuş olursunuz.

Lezyne Classic Over Drive yer pompası, iyi bir yer pompasının da ötesinde özelliklere sahip. Standarttan daha büyük pistonu ile tubeless lastiklerin jantınıza oturmasını kolaylaştırıyor. Over Drive bu sayede her tubeless lastik değişiminden sonra benzin istasyonuna gitme zorunluluğunu ortadan kaldırıyor.

Maksimum 60psi hava basıncına sahip olan ürün, dağ bisikletleriyle de uyumlu. Alüminyum gövde ve ahşap kolu ile uzun yıllar ilk günkü gibi kullanıma olanak sağlıyor. Lezyne Classic Over Drive yer pompasının ABS2 ucu hem Schrader hem de Presta valflerle uyumlu.

Moon Comet ve Meteor far seti

shop.accellbisiklet.com

Moon Comet Meteor far seti, makul fiyatına karşın, güçlü aydınlatma seviyesi ve USB'den şarj olan pilleri ile cezbedici bir seçenek sunuyor. Meteor ön far, bilgisayarınızın USB portundan dört saatte şarj edilebiliyor. Toplamda altı farklı ışık moduna sahip far, maksimum yedi saatlik pil ömrü sunuyor. Meteor gidona ya da kaska kolayca monte oluyor. Ürün ayrıca üç farklı renk (siyah, gümüş, titanyum) seçeneği ile geliyor. 35 lümen gücündeki Comet arka far, trafikte ihtiyacınız olan görünürlüğü sağlamak için tasarlanmış. Bisikletinizin sele borusuna dikey ya da yatay şekilde monte edilebilen ürün, USB ile iki saatte şarj oluyor. Comet arka farın maksimum çalışma süresi ise yedi saat.

Bontrager ION ve Flare uzaktan kumandalı far seti

alatin.com.tr

Yapılan araştırmalar bisiklet kazalarının %80 oranında gündüz gerçekleştiğini gösteriyor. Yine yapılan araştırmalara göre, gündüz ışık kullanarak kaza oranını arabaların %25, motosikletlerin %18 azalttığını ortaya koyuyor. Gelişen LED teknolojisi ile Bontrager ION ve Flare serileri gündüzleri de rahatlıkla kullanılabilen ekipmanlara dönüşüyor. ION ön far 800 lümen gücünde ve 1.5km'lik bir menzili aydınlatıyor. Flare arka aydınlatma ise 350 lümen gücünde ve 2km'den görünürlük sunuyor. ANT+ özellikli kumandasıysa aynı anda yedi farklı far ile eşleşiyor. Üstelik gidonunuzdan farları kablosuz olarak kontrol etme imkanı tanıyor.

Bontrager Race Road bisiklet ayakkabısı

138,89€≈629,69₺, alatin.com.tr

Bontrager'ın ayakkabı serisinin giriş seviyesinde bulunan Race Road yol bisikleti ayakkabısı, konforlu ve ferah bir ayakkabıyı ulaşılabilir bir fiyata sunuyor. Üst kısmında üç adet Velcro kayış bulunan ayakkabının tabanında ise plastik ve fiberglas karışımı bir malzeme kullanılmış. Karbon fiber tabanlara göre daha esnek olan bu tabanı desteklemek için Trek tarafından PowerTruss diye adlandırılan bir tasarım kullanılmış ve bu sayede güç aktarımı iyileştirilmiş. Yarış modellerinden daha geniş ve rahat bir yapıya sahip ayakkabı, hem yol hem de MTB bisikletlerle uyumlu olacak şekilde tasarlanmış.

TREK

YENİ

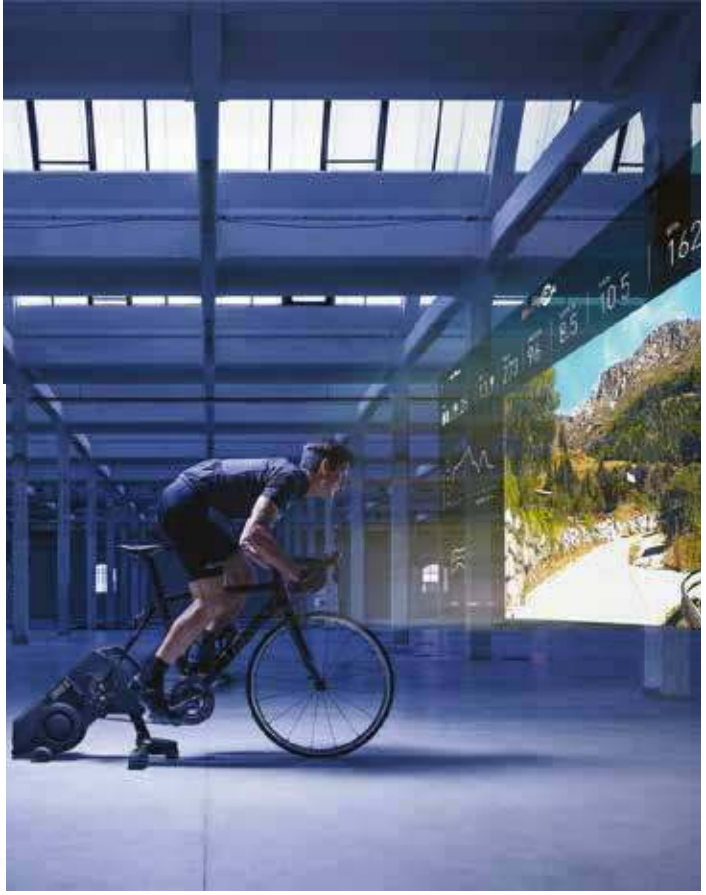
2019

MADONE

Eşsiz deneyim

Elite Drivo II

krononline.com



Trainerları sadece kış sezonu kullanılmaktan öteye geçerek mevsim ne olursa olsun kullanmak için can atmaktayız. 3.'cü parti uygulamaların payı burada çok büyük, özellikle de Zwift'in. Kapalı ortamlarda kesintisiz antrenman yapma avantajı, sporcu için büyük bir kazanç ve önem taşımaktadır. Kapalı alan antrenmanlarında karşınıza çıkacak yayalara, durmanıza sebebiyet olacak kırmızı ışıklara ve lastiğinizi patlatacak bir cisme rastlamazsınız. Tek yapmanız gereken, kendinizi Zwift'e veya programınıza kaptırmaktır. Drivo II önceki modelinden farklı olarak çok büyük bir değişikliğe gitmemiş gibi gözükse de, direnç ünitesi üç kat daha hızlı tepki veriyor. Ürün, %0-24 eğim aralığında daha gerçekçi sürüş hissi yaşatıyor. OTC* güç ölçer, +/- %0.5 değişkenliği ile neredeyse hatasız ölçüm yaparak sınırlarınızı sonuna kadar zorlamada en iyi yardımcınız oluyor.

Topeak Mini Redlite-Whitelite far seti

365₺ (ön ve arka set), deltabisiklet.com

İyi tasarlanmış, minimal çizgilere sahip aksesuarlarıyla karşımıza çıkan Topeak firması, Redlite ve Whitelite ön, arka far seti ile bu geleneği devam ettiriyor. Sele altı çantaya, sele borusuna ya da kadroya, anahtarsız bir şekilde lastik kayışlarıyla monte edilen Redlite arka far, USB ile yaklaşık iki saatte şarj ediliyor. Güçlü üç kırmızı LED'i, ışık kirliliğine sahip şehir sokaklarında bile sizi görünür kılıyor. Whitelite ön far ise toplamda 60 lümen gücünde. Ürün iki adet LED ile çalışıyor. Siyah ve kırmızı renk seçeneği bulunan ön far, gidona yine anahtarsız olarak monte edilebiliyor ve USB ile şarj oluyor.

Tacx Galaxia roller

1,918₺, deltabisiklet.com

Statik antrenman ekipmanları alanında Tacx, pelotondaki pek çok pronun tercihi. Markanın önde gelen roller modeli ise Galaxia. Ürün özellikle kolay kurulumu ve kullanım kolaylığıyla ön plana çıkıyor. Tacx mühendisleri tasarımda, doğal yol bisikleti deneyimine olabildiğince yaklaşmayı amaçlıyor. Makara sizinle birlikte hareket ediyor, bu da düşme korkusu olmadan pedallarda durabilmeye imkan tanıyor.
Katlanabilir ve taşınması kolay olan ürün, marka tarafından "salıncak sistemi" olarak adlandırılan bir çalışma prensibine sahip. Galaxia üzerinde hızlandığınızda oluşan kinetik enerji ile makara ileriye doğru hareket ediyor, yavaşladığınızda ise aynı mekanizma tam tersi yönde işliyor. Bu sayede hem hızınızı hem de esnekliğinizi düşme korkusu olamadan koruyabiliyorsunuz.

Shimano SH-CT80 ayakkabı
shimano-turkey.com

Shimano SH-CT80 ayakkabı, hafta sonu turlarınızda ve günlük olarak kullanabileceğiniz, konforlu ve şık bir ayakkabı olarak karşımıza çıkıyor. EVA orta taban sayesinde, yürüyüş sırasında ayağı rahatsız etmeyen ayakkabı, bağcıklı sıkma sistemi ile de hem günlük kıyafetlerle kullanıma imkan tanıyor hem de ayağı en iyi şekilde sarıyor. 36-48 numaralar arası satışa sunulan ayakkabının gri, turuncu ve yeşil seçenekleri mevcut.

Shimano Classic ayakkabı kılıfı
shimano-turkey.com

Neoprem malzemeden üretilen Shimano Classic ayakkabı kılıfı, uygun fiyatı ve geniş kullanım olanağı ile öne çıkıyor. Rüzgar ve yağmur geçirmez yapısı; yol, tur ve dağ bisikletlerine uyum göstermenin yanı sıra, kadın ve erkek kullanıcıların kullanabileceği beden seçeneklerine ve tasarımına sahip. Kılıfın altındaki velcro bant ve arkasındaki tam boy fermuar, kılıfı kolayca giyip çıkarmanızı sağlıyor. Fermuarın üzerindeki ikinci velcro bant ise kılıfın bilek genişliğini ayarlayarak, en zorlu koşullarda bile kılıfın ayaklarınızda kalmasına yardımcı oluyor. Kılıf ayrıca, görünürlüğünüzü artırmak için üzerinde reflektör şeritleri barındırıyor.

XLC mini pompa
shop.accellbisiklet.com.tr

Kaliteli CNC işçiliği ve parlak tasarımı ile dikkat çeken XLC Mini pompa, hafif yapısı ve suluk kafesine montaj aparatı ile ister mayo cebinizde isterse bisikletiniz üzerinde kolayca taşıyabileceğiniz bir ekipman. Çoğu pompanın aksine hortum ile bağlanan ürün, sürüş sırasında yaşayabileceğiniz lastik patlamalarının ardından, iç lastiğinizi şişirirken lastik valfine zarar vermenizi engelliyor. Hem Schrader hem de Presta valflerle uyumlu pompa ucu, valf ucundaki yivlere vidalandığından, hava basma esnasında pompanın yerinden çıkmasını önlüyor. Yol bisikletleriyle de uyumlu XLC pompa, lastiklerinize 100psi'a kadar hava basabiliyor.

TREK

YENİ

2019

MADONE

Eşsiz deneyim

fi'zi:k

ACCELL BİSİKLET SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
ACCELL BİSİKLET

S&C

Yusuf Akkuş

Carraro sponsorluğunda iki yıldır Transcontinental ve Transatlantic Way yarışmalarına katılan Yusuf Akkuş ile bisiklete nasıl başladığını, "İki Teker Bir Adamı" ve bisikletsiz bir yaşamın mümkün olup olamayacağını konuştuk

Röportaj **ERMAN ÖNER**

Cyclist Türkiye: Öncelikle kendinizi kısaca tanıtır mısınız?

Yusuf Akkuş: Memur bir ailenin ilk çocuğu olarak Ankara'da dünyaya geldim. Yurdun çok çeşitli illerinde baba mesleği dolayısıyla bulunma fırsatı buldum. Her kültürden insanla temas ettim diyebilirim. Eğitim hayatıma çok çeşitli okullarda ceryan etti, bunlardan birisi de askeri okuldur. Halihazırda İki Teker Bir Adam isimli bisiklet odaklı bir proje yürütüyorum. Bu projenin şu an için en büyük ayağı bir Youtube kanalı.

Cyc: "Kendinizden bisiklete aşık bir adam olarak" bahsediyorsunuz, ne zaman başladı bu aşk ve sonrasında nasıl filizlendi?

YA: İlk bisikletim sanırım ben daha konuşmaya bile başlamadan, Ankara'da 1993 senesinde alınmış. Babam da oyuncaklara en az benim kadar düşkün bir insan olduğu için hiç geciktirmemiş. Anlatılana göre ayaklarım pedallara yetişmiyormuş bile! Üç tekerlekli önden pedallı koltuklu bir bisikletti. Yıllar sonra iki tekerlekli bisiklete binebilecek yaşa geldiğimde yine babamı bir akşam işten gelirken mavi bir bisikletle gördüm. Akşam karanlığında ısrarlarıma dayanamayıp bana iki tekerlekli bisiklet kullanmasını öğretmeye çalışmıştı. Tadı damağımda o kadar kalmıştı ki ertesi sabah gün aymadan uyanıp bisikletle kendimi sokağa atmıştım. E tabi beklenen son. İlk denemede park halindeki bir arabanın altına girmiştim. Alnımda hala iki dikişlik bir izi vardır o sabahın.

Bu olaydan yıllar sonra, 2012 yılında bir hastane bahçesinde sol bacağım felç bir halde tekrar bisiklete binmeye çalışırken buldum kendimi. Bu sefer de bacağım tutmadığı için inmeye çalışırken düşmüştüm. Yıllar sonra tekrar beni bir sabah yere düşüren bu ilkel aletin normal bir şey olmadığını, kaderimin bir parçası olduğunu fark etmiştim. 2012 yılından sonra da hiç inmedim. Doktorumun da deyimiyle şu an koltuk değnekleriyle yürümüyorsam, bu dünyanın en ilkel aleti sayesindedir.

Cyc: İki Teker Bir Adam'ın doğuşu nerede cereyan etti?

YA: Hayatım boyunca insanlara bir şeyler anlatmaktan büyük keyif aldım. Her zaman söyleyecek bir şeylerim vardı. Bu sayede daha fazla okur, daha fazla öğrenme ihtiyacı hissederdim. Bisiklete binmeye başlayıp bir şeyler öğrendikçe de bunu insanlara anlatmaya başladım. Dönem itibariyle insanlara ulaşması en kolay mecra Youtube olduğundan, Youtube platformuna bisiklet temalı içerikler üretmeye, kendimi anlatmaya başladım. Hobi olarak başlamıştı esasında bu serüven. Anlatacak bir şeylerim var diye çıktığım bu yolda hiç aklıma gelmezdi konunun buralara kadar geleceği.

Bu röportajın yapıldığı sıralarda Yusuf Akkuş yeni bir maceranın daha kollarındaydı: Nevşehir, Kapadokya'da uçuş eğitimlerinde

Cyc: Bu oluşumla neyi amaçladınız?
Bana ilham olan, hayatımı değiştiren, beni yeniden ayağa kaldıran bu dünyanın en ilkel ancak en faydalı icadını herkes bilsin, herkes duysun istedim. Bakın ben bisiklete bindim ve ayağa kalktım, bisiklete bindim ve sosyalleştim, bisiklete bindim sorunlarımı unuttum! Demek istedim. Hala da canı gönülden sizin aracılığınızla haykırıyorum bunu! Ey Romalılar Bisiklete Binin! (Aydan Çelik ne güzel insan)

Cyc: Bisiklet, doğa ve video sizin için ne anlama geliyor?
En kısa haliyle! Bisiklet tutkum, doğa olmazsa olmazım, video da bu pastanın üstündeki çilek.

Cyc: Bir söyleşinizde, hayatınızı keyif aldığınız şeyleri yaparak planladığınızı söylüyorsunuz, günümüz dünyasında bu zor olmuyor mu?
YA: Hayata bir defa geldik gibi klişe bir giriş yapmak istemezdim ama 30 Temmuz 2012 günü kanlar içerisinde yattığım yerde etrafımda insanlar koşuştururken kendi kendime "Hayır, Burada ölmeyeceğim. O gün bugün değil!" diye söyleniyordum. Kan kaybının akabinde gördüğüm rüya halüsinasyon karışımı durumda kendi cenaze törenimi görmüştüm. Bir hastane odasında gözlerimi açıp hayatta kaldığımı fark edince anlamıştım;
Ben dünyaya ikinci defa geldim! İş bu sebepten günümüz dünyasıyla benim dünyam sanırım biraz farklı. Para pul maddiyatı hayatımdan çıkardım desem yeri. Minimal yaşayıp, gösterişten uzak durup, bisikletine binmeye çalışan bir adamım ben. Sevmediğim yemeği yemem, bulunmak istemediğim yerde bulunmam, görmek istemediğim insanı görmem. Çok zor değil aslında.

Cyc: 2012 yılında geçirdiğiniz bir kazanın hayatınızı değiştirdiğinden bahsediyorsunuz, sizin için temelde değişen neydi ve bu değişim için ne gibi fedakârlıklarda bulundunuz?
YA: Benim için temelde değişen şey algımdı. Aydınlandım desem yeridir. Amiyane tabirle "N'apıyoruz biz bu hayatta yahu, bir saniye!" dedim. O gün kendimle masaya oturdum. Masanın bir tarafında sol bacağı felç, hayattan artık çok bir beklentisi olmayan, birilerinin yardımına muhtaç, kendince haklı sebepleri olan müşkül bir Yusuf, öbür tarafta da ayağa kalkmış, yürüyen, koşan, bisiklete binen, dinamik bir Yusuf vardı. Bu ikisini temelde ayıran şey ise birisinin çokça mücadele gerektirdiğiydi. Mücadele etmeyi seçtim. Günler geceler, bitmeyen ve bol sancılı rehabilitasyon günleri, düşmeler, kalkmalar ve Yusuf dimdik karşınızda. Geriye baktığımda fedakarlıktan ziyade hayatımı kazandığımı görüyorum.

Carraro Manifesto ile TransContinental ve Transatlantic Way yarışlarında yarışarak en zorlu rakibi ile yüzleşti. Kendiyle..

Cyc: 3km bisiklete bindiğinizde sevinçten ağladığınızı söylüyorsunuz, bir de TransContinental maceralarınızı anlatır mısınız, sizin için nasıl geçti?
YA: Yakından takip eden dostlarım bilirler bir video ile başladı her şey. Dostum İsmail Arkan'la bir akşam Transcontinental'in ilk yılında çekilmiş "Melons, Trucks and Angry Dogs" belgeseline denk gelmiştik. O kadar etkilenmiştik ki direkt Transcontinental'in sitesine girip kaydolmayı denemiştik. E tabi o süreç öyle işlemiyormuş meğerse. Belli dönemlerde açılan başvuruları değerlendirip seçtikleri isimleri yarışa kabul ediyorlarmış. Birkaç hafta sonra ilk açılan kayıt günü formları doldurup gönderdiğimizde ben hayatımın yine bir dönüm noktasında olduğumu hissediyordum. Yarışa kabul edildikten sonra hayatımı tekrar bir düzene sokmam gerekiyordu. O zamana kadar tek seferde en uzun 100km bisiklete binmiş, üstünü hayal bile edemez haldeydim. Sonra Accell Bisiklet ile iletişime geçtim. Hedeflerimi paylaştım ve onlar da Aydan Çelik tasarımlı bir Carraro Manifesto hediye ettiler. Böylece iki senedir süregelen sponsorluğum başlamış ve ben de Carraro ailesi içerisinde yerimi almıştım. Düzenli antrenmanlar antrenmanları, gece sürüşleri gündüz sürüşlerini kovaladı ve o gün geldi çattı! Gözümü kapattığımda İstanbul'da antrenman yapıyordum, gözümü açtığımda Belçika'nın Geraardsbergen kentindeydim. Yarış başlamak üzereydi!
Sınav öncesi günlerce çalışıp sınav günü geldiğinde her şeyi unutan öğrenci gibiydim Geraardsbergen şehrinde.

Eyvah n'apacağım? Takım olmak böyle bir şeymiş meğersem. İsmail'in sakinleştirici tavrı ve diğer yarışçıların benzer hallerini görünce rahatlamış ve yarışa başlamak üzere kent meydanına doğru yola koyulmuştuk bile. Yarışın başlangıç çanıyla (yarış Geraardsbergen belediye başkanının çaldığı çan ile başlıyor) Türkiye'de eşi benzerine rastlamadığımız türden bir rampaya tırmanmaya başlamıştık. Ben bu rampayı bir yerden tanıyorum diye kendi kendime hayıflanırken birden" jeton düştü"! Burası o ünlü Muur van Geraardsbergen tırmanışıydı. Yarış heyecanı, yüksek adrenalin ve seyirci desteğiyle kalp krizi eşiğinde Muur'u tırmanmış ve gecenin karanlığında kaybolmuştuk; Macera başlasın! Konuyla ilgili tüm süreci anlattığım üç videodan oluşan toplamda 30 dakikalık belgesel tadında bir video serisi de mevcut. (Bkz; Youtube @ ikitekerbiradamofficial)

Cyc: Uzun soluklu mukavemet yarışlarında fiziki gücün yanında mental gücün de önemi her daim vurgulanır, siz işin psikolojik kısmının üstesinden nasıl geldiniz?
YA: Sanırım bizi diğer yarışmacılardan ayıran en önemli faktör takım arkadaşım ve benim askeri okulda okumuş olmamdı. Mukavemet, tahammül ve sabır bizde çok fazlaydı. Belki diğer yarışmacılar kadar uzun mesafeler yapamamıştık ancak bizim o kadar yolu gidebilmemizin en önemli sebebi sağlam psikolojimiz ve istikrarlı pedallayışımız olmuştu. Takım olmanın psikolojimizin üzerindeki etkisi de azımsanmayacak boyuttaydı, yarış bittiğinde takım arkadaşımın anaokulu öğretmeninin arabasının modelini bile biliyordum. Dünya'da anlatacak ne çok şey varmış?

@ikitekerbiradam YouTube kanalıyla eğlenceli işlere imza atan Yusuf Akkuş'un bu mecrada, 78 bin civarında takipçisi bulunuyor

Cyc: TransContinental size ne öğretti ve bir daha gitmek ister misiniz?
YA: Yeni yerler görmek her zaman önceliğim. Bu sebeptendir ikinci defa bu yarışa gitmek yerine aynı konseptte farklı bir yarışa gittim. İrlanda adasını neredeyse 360 derece dolaşan Transatlantic Way yarışına.

Cyc: TransContinental'in sizin için en zor anları neydi?
YA: Yaşamasam belki inanmazdım bir insanın bisiklet üzerinde pedal çevirirken uyuyabileceğine ancak Macaristan'da Debrecen'e varmaya çalıştığımız bir gece var ki! Evlere şenlik. 270km civarı pedallayıp Debrecen'e son 20km kaldığında aerobar üstünde uyuya kalmışım. Yoldan kayan ön ışığımı fark eden takım arkadaşımın feryadıyla gözümü açtığımda yolun karşı şeridine doğru kaydığımı farketmiş ve düşmekten ve hatta ölmekten kıl payı kurtulmuştum. Sadece yarışın değil hayatımın en zor anlarından biriydi desem yalan olmaz.

Cyc: Bisiklet teknolojisini nasıl değerlendiriyorsunuz?
YA: Dünya'nın en ilkel ve ilkel kalmaya mecbur icadının teknolojiyle bu denli haşır neşir olması, haşır neşir olupta ruhundan ve ilkelliğinden hiçbir şey kaybetmiyor oluşu beni de çoğu insan gibi çok şaşırtıyor. Bu yıl Eurobike'ta karşımıza çıkan o ultra pahalı şaftlı aktarma sistemi bile aynı mantıkla çalışıyor; pedal çevirince gidiyor. Her şey değişse de bu gerçek değişmeyecek sanırım, pedal çeviriyorsun ve gidiyor.

Cyc: Bisiklet hayatınızda nasıl bir yer tutuyor?
YA: Hobi, keyif, ulaşım aracı... demeyeceğim. Hayatımın tam göbeğinde, her şey onun çevresine konumlandırılmış, hayatım ona göre şekil almış vaziyette diyebilirim. Artık bu "bisikletimi yatak odamda muhafaza ediyorum" durumunun da çok çok ötesinde benim için. Çıkardığımda yerine koyabileceğim kadar büyük bir şey yok hayatımda.

Cyc: Son olarak gelecekten beklentileriniz neler?
YA: Sevgili Serdar Kuzuoğlu'nun "Memleket ve dünya dertlerini siz çözün. Ben küçük meselelerin adamıyım. Bunlarla da birileri ilgilenmeli nihayetinde" sözünden hareketle, "Şu lastiğe kaç hava bassak?"

Mayoların öyküsü

No7: Manisaspor. Proje takım olarak 2011 yılında yola çıkan Manisaspor, vizyonu ve kısa sürede elde ettiği başarılarla fark yarattı. Tek sezonun ardından kapılarına kilit vurulduğundaysa ardında, "devam etseydi ne olurdu?" sorularını bıraktı

Yazı **ERMAN ÖNER** Fotoğraf **TARIK GÜL**

İyi bir takım kurduk. Hedefimiz 2 HC kategorisinde dünyanın en önemli bisiklet yarışları arasında yer alan Türkiye Turu'nda başarılı olmak ve 2012 yılında Londra Olimpiyatları'na sporcu göndermek" diyordu, Manisaspor bisiklet takımı asbaşkanı Selami Delon, Nail Bülbül tarafından kaleme alınan "Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi adlı kitapta.

Dönemin Türkiye Bisiklet Federasyonu tarafından desteklenen proje takım misyonuyla kurulan Manisaspor, Türk bisikletinde vizyonu ve getirdiği yeniliklerle ilklere imza attı. Sporcular Bianchi ve Shimano sponsorluğundaki takımın federasyonun projesi olduğundan haberdar değillerdi, ancak yeni oluşumun getirdiği hava ve ilgiden son derece memnunlardı. "2011 sezonu spor hayatımın en güzel yıllarından biriydi. Hiç görmediğimiz antrenman programlarını uyguluyor, yanlış bildiğimiz şeylerin doğru, doğru bildiklerimizin ise yanlış olduğunu görüyorduk. Takım olarak büyük bir iyileşme süreci geçirmiştik. Yurt dışında kamplar yapıyor ve yarışlar koşuyorduk" diyor, takımın önemli isimlerinden biri olan Ahmet Akdilek.

Benzer bir görüş takımın tek sezonunda kırmızı siyahlı renklerle mücadele eden Ali Gülcan tarafından da paylaşılıyor. "İlklerin takımıydık. Manisaspor, Türkiye'de emsali olmayan, antrenman sisteminden kuvvet antrenmanına, beslenmesinden katıldığı yarışlara kadar çığır açan bir projeydi."

19 Mayıs stadyumunda düzenlenen takım tanıtım toplantısıyla Manisaspor 2011 sezonuna merhaba dedi. Bisikletçiler 19 Mayıs stadyumunun yeşil çimlerinde poz veriyor, futbol takımının lisanslı ürünlerinin satıldığı mağazayı geziyorlardı. Türk bisikleti adına ilkler yaşanıyordu. En büyük haber ise sona saklanmıştı. "Dünya Bisiklet Birliği (UCI) tarafından 2011 sezonu için Uluslararası Kıta Takımı olarak ocak ayında tescil başvurusu kabul edilen Manisaspor Bisiklet Takımı, 2011 sezonu hazırlıklarına Continental takım statüsüyle başladı."

Daha ilk sezonunda Manisaspor, Torku Şekerspor ile birlikte Türk bisikletinin ilk kıta takımı olma unvanına da sahipti artık. Toplantıda hazır bulunan dönemin Federasyon Başkanı Emin Müftüoğlu, bu gelişmeyi mutlulukla karşılar: "Türk bisikleti, uluslararası müsabakalarda bugüne dek Türkiye adına tescil edilen bir takımı bünyesinde temsil şansı bulamamıştı. Türk Bisikleti için önemli bir adım atıyoruz."

'Altısı yabancı olmak üzere 20 bisikletçiden oluşan takım, genç ve deneyimli bisikletçilerin harmanıydı'

Futbol takımı çatısı altında kurulan Manisaspor, Tarzanlar isimli taraftar grubu tarafından da coşkuyla karşılandı. Öyle ki takım tanıtım toplantısının ardından sporcular, bisikletleriyle şehir turuna bile çıkartıldı. Şehirle tanışan bisikletçilerin, halktan gördüğü ilgi bir hayli yüksektir.

Tek atış

Takımın kuruluş amacı yalnızca yurt içi yarışlarda başarı değildi, yurt dışında da iddialı olabilecek bir takım kurulacaktı. Nitekim öyle de oldu. İlk adım takım menajerliğine vizyoner genç antrenör Luka Zele'nin getirilmesiyle atıldı. Sloven çalıştırıcının yardımcılık görevlerinde ise iki Türk antrenör, Suat Torgay ve Cenk Tufan vardı.

Altısı yabancı 20 bisikletçiden oluşan takım genç ve deneyimli bisikletçilerin harmanlandığı, güçlü bir sporcu grubuna sahipti. Slovenyalı Dean Podgornik, Tadej Valjavec ve Andi Bajc, Sirbistanlı Gabor Kazsa, Slovakyalı Marek Canecky, Yeni Zelandalı Jeremy Yates, Konyalı Bünyamin Özdemir, Fatih Hurmacı, Mevlüt Erkan ve Mustafa Çarşı, Karamanlı Ahmet Akdilek, Tekirdağlı Egemen Erçevik, Antalyalı Recep

'Takım, elit erkekler yol yarışının bireysel sıralamasını Ahmet Akdilek, Bünyamin Özdemir ve Fatih Harmancı ile ilk üç sırada tamamladı. Takım sıralamasında birinci yine Manisaspor'du'

Ünalan, Ali Gülcan ve Timur Taşcan takımın 2011 kadrosunu oluşturuyordu. Konyalı Muhammed Keleş, Vahit Saygın, Karamanlı Emre Şahin, Ferhat Sezer ve Bolulu Salih Yerli takımın altyapıda görev alan isimlerdi.

Takım ilk ve son sezonuna 20 günlük Alanya kampıyla hazırlandı ve Alanya'da gerçekleştirilen sezon açılış yarışında adeta gövde gösterisi yaptı. Kulüplerarası puanlı yol bisikleti yarışlarında kırmızı siyahlılar, elit erkekler yol yarışının bireysel sıralamasını Ahmet Akdilek, Bünyamin Özdemir ve Fatih Harmancı ile ilk üç sırada tamamladı. Takım sıralamasında ise birinci yine Manisaspor olmuştu.

"Bisikletin Yeni Yıldızı Manisa" başlıklı gazete köşe yazısında Feyzi Açıkalın'ın kaleminden şu satırlar dökülür: "Türkiye'nin iki gözde bisiklet takımı Lassaspor ve Konya Şekerspor'dan sonra, bu yıl kurulan Manisaspor ekibi bisiklet dünyasına taze kan getirdi. Alanya'da yapılan KAP yarışlarında göz dolduran Manisaspor'un, bisiklet sporunda son yıllarda gözlenen sporcu yetiştirme ve yarışma kalitesini yükseltmesi açısından katkı sağlaması bekleniyor. Doğrudan, kıta takımı olarak kurulan Manisaspor, Konya Şekerspor ile birlikte 24-31 Nisan arasında yapılacak Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu'nda ülkemizi temsil edecek."

Kırmızı siyahlılar başarılı performansını sezonun geri kalanında da sürdürdü. Takımın sprint etaplarında en önemli silahı UCI kamp merkezinden henüz dönen Recep Ünalan'dı. Ünalan 2011 sezonunda Gelibolu Turu genel klasman zaferinin yanı sıra, sprint finişine sahne olan pek çok etapta finiş çizgisini ilk sırada geçen isimdi. Mustafa Çarşı da Kapadokya Turu'nda gösterdiği performansla dikkat çeken takımın bir diğer Türk bisikletçisiydi.

Takım yabancı sporcularından da beklediği katkıyı aldı. Özellikle Gabor Kazsa Zafer Turu, Antalya Turu, Trakya Turu ve Sırbistan Turu'nda etap galibiyetleri alırken, Tour of Szeklerland, Okolo Slovenska ve Mayorka Turu yarışlarında ilk 10 etap dereceleri elde etti. Takımın büyük umutlarla transfer ettiği bir diğer isim de Jeremy Yates'di. Gençler pist dünya şampiyonu Yates, 35.'lik ile 47. Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'nda Manisaspor adına en iyi genel klasman derecesine imza attı. Buna rağmen Feyzi Açıkalın, "Türkiye Turu'nun 50 Yıllık Öyküsü" kitabında Manisaspor'un TUR performansını şu sözlerle değerlendirir: "Manisaspor 2011 yılında atak yarış düşüncesiyle TV ekranlarında çok büyük görünürlük ve övgü aldı."

Türk basınında özellikle "Manisaspor bisiklet takımı Mallorca'da birinci oldu" haberleriyle kendine geniş yer bulan çiçeği burnunda takım, Tadej Valjavec, Marek Canecky, Jeremy Yates, Gabor Kazsa, Bünyamin Özdemir, Fatih Harmancı ve Dean Podgornik yedilisiyle İspanya'nın yolunu tuttu. WorldTour ekibi AG2R La Mondiale'den transfer edilen Valjavec'in genel klasmanı ikinci sırada tamamlaması, Mansisaspor'un takım klasmanını zirvede tamamlamasında kilit rol oynadı.

Manisaspor projesi büyük umut ve hedeflerle hayata geçti ama başarılı geçen sezona rağmen projenin gün yüzüne çıkmasıyla sona erdi. Takım bir sonraki sezona Salcano-Manisaspor adıyla devam etti. Kadro da büyük ölçüde korunmuştu, ancak Luka Zele ile yollar ayrıldı. 2012 sezonunun sonuna gelindiğinde ise Manisaspor bisiklet takımı kapıları sonsuza dek kapandı.

İz bırakanlar

Her geçen yıl ardında farklı izler ve tatlar bırakır. Kimileri unutulmazdır, kimi ise hatırlanmak istenmeyecek cinsten olabilir. 2018 yılı da önceki seneler gibi tarihe kendi imzasını attı. Bisiklete dönecek olursak, 2018 yılında akıllardan uzun süre çıkmayacak ve bazıları hiç unutulmayacak anlar yaşandığını görürüz. *Cyclist Türkiye*, 2018'in son ayında, profesyonel bisiklet dünyasına iz bırakan o anları sizler için derledi

Yazı **MIHAI SIMION**

Sezon sona erdi... Bisiklet sporuna tutkuyla bağlı biri olarak, ışığın değerini karanlıktan nasibimizi aldığımızda anladığımız gibi, profesyonel bisikletin değerini de girdiği üç aylık arada daha iyi anlıyoruz. Bisiklet sporu açısından sıkıcı bir dönem ama bu kesinlikle olması gereken bir ara. Yine de kapanan bisiklet sezonunun melankolisi sizi vurduysa ve sezonun en iyi yarışlarından bazılarını tekrardan izlemeye ayırabileceğiniz vaktiniz varsa, bu, hüznünüzü dindirmeye yardımcı olabilir. Açıkçası, böylesi zengin bir sezon içinden en iyi 10 anı seçmek oldukça zor. Bisikletçiler taraftarların sadece bu yıl değil, gelecek yıllarda da hatırlayacağı bir başarıya adlarını yazdırabilmek için ellerinden geleni yaptılar. Ve onlara bitmek tükenmek bilmeyen azimleri için minnettarız. Aşağıdaki 10 an üçlü koltuğumda otururken, ekran başından şahitlik ettiğim, 2018 bisiklet sezonunun en iyi anlarıdır:

1.Strade Bianche ve çamur deryası

2018 sezonunu ilk en unutulmaz anı bisikletçiler tarafından değil, doğa ana tarafından yaratıldı. Yarışın 12. edisyonunda nihayet beklenen oldu: Yağmur. Bisiklet tutkunları Paris-Roubaix'ye olduğu gibi, Strade Bianche'ye de yağmurun asla uğramayacağından korkuyordu. Ancak canlı yayından gelen ilk görüntüler açıkça gösteriyordu ki, çamur banyosu kaçınılmazdı. Romain Bardet ve sansasyon yaratan Belçikalı cyclocross bisikletçisi Wout Van Aert, 40 kilometre kala gruptan atak gerçekleştirdi. Ancak Tiesj Benoot ikiliyi yakaladı

ve atağı, karşı atakla bertaraf etti. Siena'ya ve güzeller güzeli Piazza del Campo'ya tek başına gelen Benoot, kariyerinin en önemli galibiyetine imza attı. Bisikletçilerin yüzlerini kaplayan Toskana'nın beyaz topraklarından oluşan çamur, günün hikayesini anlatan en iyi semboldü. Bu, yalnızca kitaplarda okuduğumuz epik bir bisiklet yarışıydı. Tıpkı yarış sonu Bardet'nin söylediği gibi: "Bugünkü yarış saf ve yoğun bisikletti." Ve biz bisiklet tutkunları bunu seviyoruz.

2.Nibali'nin Milan-San Remo fethi

Sagan, Kwiatkowski, Kristoff, Demare... Sezonun ilk Monumenti öncesinde favori listesinde Nibali'nin önüne koyulacak onlarca isim vardı. Evet, belki 2012'de Nibali üçüncü olmuştu ama finişe geldiğinde her zaman yanında daha hızlı sprint atabilen bir isim vardı. Ancak Messina Köpekbalığı, Poggio'daki solo atağıyla ipi en önde göğüsledi... Böylesi bir şey 1914 Giorgio Furlan'dan bu yana gerçekleşmemişti. Neyse ki bisiklet sporu matematik değil ve büyük bir şampiyon günümüzde bile istatistiklere karşı kazanabiliyor. Bahrain-Merida da benzer bir görüşle yarışın bitimine 7km kala Poggio'da, kontrolü ele geçirdi. Kısa bir süre sonra da, Krists Neilands'ın ardından Nibali'nin kontra atağı geldi. Sürpriz faktörü başarıya ulaşmıştı. Pelotonun anlık tereddüttü, Nibali'nin Milan – San Remo zaferi için yeterliydi. İtalyan halkı keyiften dört köşeydi. Kariyerinin 3'üncü klasiğini alan İtalya'nın en büyük şampiyonlarından Nibali, Roma'da bir başyapıta imzasını koymuştu. Nibali'nin ihtişamlı zaferini hafife almak istemem ama eğer Sagan arkada negatif bir yarış koşmasaydı, işi zor olurdu. Liquigas arkadaşlığı hala güçlü.

3.Wolfpack, Flanders'a ve diğer tüm yarışlara ambargo koyuyor

E3 Harelbeke ve Dwaars door Vlaanderen'deki atıştırmalıkların ardından Patrick Lefevere'in Quick-Step'inin ana yemek için iştahlı olduğu belliydi. De Ronde, takımın bu sezonki en büyük hedefiydi. Geçen yıla kıyasla yarışın başlangıcı daha sakin ve taktikseldi. Etkili ataklar Koppenberg'de geldi. Yarış ise Flanders'ın meşhur tırmanışları yerine, yalancı düzlük Hotond'da kazanıldı. Milan – San Remo'da olduğu gibi Nibali yine aksiyondaydı. Bu sefer Nibali, Poggio'da Neilands'ın kaderini paylaşan isimdi. Terpstra'nın kontra atağına karşılık veremeyen İtalyan kolayca sirkelendi. Daha sonra gelen sahne, Quick-Step'in Hollandalı makinasının metronom hızındaki güçlü bireysel zamana karşı performmansıydı. Kimse Terpstra'nın önünde duramadı. Quick-Step'ten derslik bir çalışma geldi. Terpstra'nın en üst basamağında olduğu podyumu Gilbert tamamladı. Wolfpack'in üstün kolektif çalışma ateşi, Van Avermaet ve Sagan gibi güçlü motorlara karşı bir kez daha zafer kazandı. Sezon sonunda Quick-Step, takım tarihinde yeni bir rekor olan 73 zafere ulaştı. Korkutucu!

4.Paris-Roubaix'de zafer ve ölüm

Yalnızca bir hafta önce Michael Goolaerts, De Ronde'de kaçıştaydı. Roubaix'nin startından iki saat sonra ise Goolaerts yol kenarında son nefesini verdi. 2018 Paris-Roubaix trajediyle başladı. Bisikletçiler tarafından en korkulan tek günlük yarış, daha da korkunç hale gelmişti. Son birkaç yılda yaşamını kaybeden çok sayıda genç Belçikalı bisikletçi haberi gündeme düştü. Ancak yarış devam ediyordu ve yarış devam ettiği müddetçe, her zaman birilerinin kazanması gerekiyordu. 2018 Paris-Roubaix'de zamanımızın en harika bisikletçisi, 54

kilometre kala yaptığı atak sonunda zaferle kucaklaştı. Peter Sagan en güçlü kendi olsa bile rakiplerinin kendine üstünlük sağlayabildiğini artık biliyor, bu nedenle kaderini kendi avucunun içine aldı. Sagan tarihi velodroma Silvan Dilier ile birlikte girdi ve sprint finişinde İsviçreliye hiç şans tanımadı. Sagan kariyerinin şu ana kadarki en ihtişamlı galibiyetini aldı. Roubaix Velodromu'nda ellerini zafer için kaldıran Sagan; Musseuw, Boonen, Cancellara gibi efsanelerin arasına girmişti ve bunu üzerinde gökkuşağı mayo varken yaptı. Ne şampiyon ama!

5.Finestre her şeyi değiştirdi

Adil olmak gerekirse sezonun gerçekçi anı UCI'ın Froome'u Salbutamol davasından aklamasıydı. Ancak bu satırlarda kapılı kapılar ardında gerçekleşen politikalar yerine, yalnızca yolda neler olduğundan bahsedeceğiz. Bu sebeple, Giro d'Italia'ya odaklanıyoruz. Bu yıl 19'uncu etap büyük turlarda yaşanan en dramatik gündü. Bir gün öncesine kadar Simon Yates pembe mayoda dokunulmaz görünüyordu. Tom Dumoulin dahi Froome'un üç dakika önündeydi. Pek çok insan yarışın nihai sonuca ulaştığından emindi; ama yanıldılar... Ürkütücü Colle delle Finestre tırmanışının ilk yamacında Simon Yates'in yakıt göstergesi aniden sıfırı gösterdi. Simon Yates gün sonu 40 dakika kaybetti. Bu arada, bacaklarında tekrardan güç bulan Chris Froome, Finestre'de henüz daha önünde 80km varken atak yaptı. Sonrasında ise kaybettiği her şeyi geri kazandı. Pembe mayonun yanı sıra; Coppi, Merckx ve hatta Landis ile kıyaslamalar finiş çizgisinde onu bekliyordu. Unutulmaz bir gündü.

6.Tourmalet tırmanışçılar tarafından onurlandırıldı

Bu yılın Fransa Turu akıllarda uzun yıllar kalacak cinsten değildi. Birkaç yıldır süre gelen senaryo bu yıl da cereyan etti. 'Team Sky bisikletçisi sarı mayoyu sırtına geçirdi, Team Sky milyon dolarlık dağ domestikleriyle yarışı kontrol etti ve Team Sky bisikletçisi Tour de France'ı kazandı.' Her şeye rağmen, Tour'un son dağlık etabı Britanyalıların gelecekte nasıl yenileceğini bizlere gösterdi. Evet, bunu başarmanın bir yolu var! Büyük atakları nadiren gördüğümüz mitik Col du Tourmalet geçidinde, Romain Bardet, Mikel Landa ve Ilnur Zakarin arkalarına bakmadan 100km kala atak yapıtlar. Team Sky'ın üçlüyü yakalamak için sıkı çalışması gerekti ve Lotto-JumboNL'in yardımı olmasaydı muhtemelen yakalayamayacaklardı. Cesur ve uzun atak nedeniyle sarı mayo Geraint Thomas, Tour 2018'de ilk defa izole oldu. Şüphesiz, Thomas sarı mayoya tutunmayı başardı ancak bu atak bize Team Sky'ı zor duruma düşürmenin bir metodunu sundu: Etabın erken aşamasında atak yap, lideri izole et ve en önemlisi risk al. Hiç kimse bir bisikletçinin genel klasmandaki altıncılığını hatırlamaz ama 100km'lik destansı bir atak asla unutmayacaktır.

7.La Course'da gergin finiş

Kadınlar bisikleti heyecanlı değil mi? La Course finalini ekranları başından izleyen herkes bu görüşe karşı çıkacaktır. Alpler'deki güzel bir yaz gününde, kadın bisikletinin iki güçlü bisikletçisi kozlarını paylaştı. Anna van der Breggen Col de la Colombiere'de üstünlüğü ele aldı ama Annemiek van Vlueten vazgeçmedi ve Le Grand Bornand'a giden yolda amansız bir takip bu şekilde başladı. Aradaki fark gittikçe aşağıya iniyordu. Yine de son bir kilometre içinde van der Breggen, atağını zaferle taçlandırabilecek kadar güçlü görünüyordu. Yokuş aşağı giden yol, 20 metre kala van der Breggen için bir duvara dönüştü. Van der Breggen, van Vleuten

'Bahrain-Merida 7km kala kontrolü elde aldı. Krists Neilands'ın ardından Nibali'nin kontra atağı geldi. Sürpriz faktörü başarıya ulaştı. Pelotonun anlık tereddüttü, Nibali'nin Milan – San Remo zaferi için yeterliydi'

tarafından geçildi. Sezonun en iyi finaliydi; teşekkürler hanımlar!

8.Bisikletin yeni harika çocuğuyla tanışın

Bisiklet sporunu takip etmeye başladığım süre içerisinde pek çok genç ve yetenekli bisikletçinin doğuşuna tanıklık ettim. Yeni Merckx, yeni Armstrong, yeni Boonen... Liste uzayıp gidiyor. Ancak bu yıl Remco Evenepoel'un yarattığı etkinin kıyısına kimse yaklaşamaz. 18 yaşındaki Remco'nun bu sene girdiği yarışlara bir göz atın, rakipsiz olduğunu görürsünüz. Genç Belçikalı kariyerinde birincilikten başka bir dereceyi nadiren aldı. Innsbruck'taki Dünya Şampiyonası'nda, ilk defa genç Belçikalıyı televizyon ekranlarında canlı izledik. Bireysel zamana karşıda rahatça altın madalyayı aldıktan sonra (50km/h ortalama hız), yol yarışında Remco, unutulmaz bir gövde gösterisi ortaya koydu. Yaşadığı kazadan iki dakika sonra pelotonu yakaladı ve 40km kala yaptığı atakla finişe yalnız başına geldi. Su götürmez şekilde özel bir performanstı. Gösterdiği performans ona yalnızca gökkuşağı mayoyu değil, Deceuninck-Quicks Step ile sözleşmeyi de beraberinde getirdi. Bu bile, profesyonel seviyede başarının garantisi değil ama normal şartlarda önümüzdeki yirmi yıl Remco Evenepoel'un adını duyuyor olmalıyız.

9.Nihayet Valverde

Remco Evenepoel bisikletin geleceği olabilir ama biz şimdiki zamanda yaşıyoruz ve yalnızca geçmişte ne olduğunu biliyoruz. Geçtiğimiz son 15 senede bisikletin değişken dünyasında sadece bir sabitimiz var: Alejandro Valverde Belmonte. Gelecek yıl onu her zaman düşlediği gökkuşağı mayoyu üstünde taşırken göreceğiz. İki gümüş ve dört bronz madalyanın ardından Valverde sonunda başardı. Innsbruck'un dik yamaçlarında Valverde, Bardet ve Woods'un çevresinde tırmanıyordu. Düzlük kısıma toplu gelindiğinde ise Valverde'nin işi basitti. Valverde kariyerinin en uzun sprintini attı ve asla kazanamayacak sanılırken, çizgiden ilk sırada geçerek gökkuşağı mayonun sahibi oldu. Valverde'nin bir yıl önce Fransa Turu'nda geçirdiği kazanın ardından kariyeri bitmiş gibi görünüyordu. Yaşı göz önüne alındığında da bu sıra dışı bir performanstı. Sevin ya da nefret edin, Valverde tarihin en iyi bisikletçilerinden biri. Gökkuşağı mayoyu kendine Sagan'ın taktim etmesi ise yılın en duygusal anlarından biriydi.

10.Pinot ve İtalya'nın aşk ilişkisi

Thibaut Pinot büyük bir galibiyetin geleceğinin işaretlerini veriyordu. Vuelta a Espana boyunca Pinot, tırmanışlarda en iyi kişisel watt değerlerini verdi. Fransız tırmanışçının Milan-Torino performansı, onu senenin son anıtsal klasiğinin bir numaralı favorisi yapmaya yeterliydi. Bisiklet meraklılarını mest edecek şekilde, Il Lombardia'da heyecan, Roglic, Nibali ve Pinot'nun Muro di Sormano'da kaçışıyla başladı. Ancak Civiglio'da kimin en güçlü bacaklara sahip olduğu belliydi. Bernal, Roglic ve sonunda da Nibali birer birer Pinot tarafından sirkelendiler. Fransız bu sefer inişte de korkusuzdu. Bitiş çizgisinde, kendine duyduğu hayranlığı bilen İtalya, sonunda ona karşılığını vermişti. Bu, Pinot'ya bisikletçi olarak seviye atlattırabilecek bir zaferdi. Ve aynı zamanda onu İtalya'yla birleştiren bir galibiyetti.

Drama, epik ataklar, hüzün, sevinç gözyaşı, eski yüzler, yeni simalar... Bunların hepsinin karışımı 2018'in en iyi anlarını yarattı.

Only God Can
Judge Me

İtalyan bisikletçinin sırtında "Only God Can Judge Me (Beni Yalnızca Tanrı Yargılayabilir)" yazılı

Filippo Pozzato

Filippo Pozzato, WorldTour seviyesinden elini eteğin çekmeye hazırlanıyor. Yine de göz alıcı İtalyan dikkatleri hala üstüne çekmeyi başarıyor. Pozzato'nun vücudunda bulunan 17 dövme, kişisel bir hikaye anlatıyor. "Ne zaman yeni bir dövme yaptırsam annem mutsuz oluyor. Her seferinde bana, sevimli bir çocuk yaratmak için dokuz ay çalıştığını, ama artık benim bir felakate dönüştüğümü söyler."

Röportaj **JORS BEUKEBOOM** Fotoğraf **SONOKO TANAKA**

İlk dövmemi 2003 yılında yaptırdığımda, vücudunda dövme taşıyan ilk bisikletçilerden biriydim. Dövmemi gören bazı insanların şaşkına döndüklerini hatırlıyorum." Pozzato vücudundaki dövmeleri saymaya başlıyor: "Şimdi 17 adet dövmem var ve bisiklet üzerinde dövmelerini bana gösteren bisikletçiler oluyor."

Pozzato'nun bahsettiği ilk dövmesi, kariyerinin en büyük zaferlerinden birine ithaf edilmiş. "Daha küçük bir çocukken Milan-San Remo'yu kazanmanın hayalini kurardım" Pozzato, 2006 yılındaki zaferine atıfta bulunuyor. İki Fransa Bisiklet Turu etap galibiyeti Pozzato'nun kariyerinin parıltılı anlarından. Maziye bakan Pozzato, etkileyici bir şekilde tüm rakiplerini alt etmeyi başardığı kariyerinin en önemli galibiyetini anlatıyor. "Villa Roma'da toplu sprinti engelleyerek, finiş çizgisine 300 metre kala gruptan ayrıldım. Sprinterler Alessandro Petacchi ve Luca Paolini'ye de klasmanda aynı zaman verilmesine ragmen, ellerini havaya zafer için kaldıran kişi bendim."

Pozzato modern bisikletin en büyük yıldızlarından biri olarak görülüyordu. Özellikle de, Milan-San Remo sonrası İtalyanların ondan beklentisi artmıştı. Pozzato kariyeri boyunca 31 bisiklet yarışında galibiyeti elde etti, ama İtalyan medyasının beklentilerini hiçbir zaman tam anlamıyla karşılayamadı. Medyadan gelen eleştiriler, İtalyanın sırtında yeni bir sanat sergisine yol açtı. Pozzato'nun sırtında şöyle yazıyor: 'Beni Yalnızca Tanrı Yargılayabilir.' "Bu yazı benim hayatımı anlatıyor" diyor, 36 yaşındaki İtalyan. "Pek çok gazeteci ve insan tarafından kariyerim boyunca eleştiriler aldım. Beni tanımıyorken bile benimle

İnançlarına sıkıca bağlı Pozzato'nun sol kolunda Meryem Ana dövmesi var

ilgili kötü bir algı yaratıldı."

Bisiklet üstünde ya da özel yaşamında, dini inançlar Pozzato'nun yaşamında önemli bir yere sahip. Vücudundaki dövmelerin büyük bölümü İtalyanın inançlarıyla ilintili. Pozzato omzunu işaret ediyor. "Bu dövmeler din üzerine" diyor Pozzato. "Bir tanesi evimin bulunduğu yerdeki kilise, üzerinde ise Meryem Ana ve Mesih İsa çizimleri var. Benim için gerçekten çok önemliler." Pozzato'nun kolunun ortasında gelecek sene dövme yaptırmayı düşündüğü hala kocaman bir boşluk var. "Sol kolumun tamamen dövme olmasını istiyorum ve ne yaptırabilirim diye düşünüyorum. Bana bu yıl kaybettiğim babamı hatırlatacak bir dövme olmasını istiyorum. Sol kolumda tamamen dini inançlarımla ilgili dövmeler var. Babamı da sol koluma ekleyebilirim. Neticede beni pişman değilim. Yeni bir dövme yaptırdığımda, risklerin ne olduğunu gayet iyi biliyorum; çünkü daha sonra onu sildiremezsiniz. Vücudumdaki diğer dövmeler gibi o da yaşamımın bir parçası olarak kalmaya devam edecek."

Pozzato'nun cildinde bulunan son sıra dışı dövme, sırtındaki koca balık resmi. "Japon kültürünü seviyorum. Balık hayattaki en büyük mutluluğu simgeleyen bir figürdür. Balık dövmesini yaptırdığım zaman, yapan sanatçıya mükün olduğunca büyük çizmesini söyledim; çünkü mümkün olan en büyük mutluluğu istiyordum" Pozzato gülüyor. "Tüm hayatım boyunca mutlu kalmak istiyorum. Yaşamın asıl amacı mutlu olmaktır."

Pozzato'nun bacaklarından ise tek bir dövme dahi yok. Kariyerini sonlandırma planları yapan Wilier-Triestina bisikletçisine göre bacaklar

'Dini inançlar, Pozzato'nun yaşamında önemli bir yere sahip. İtalyanın vücudundaki dövmelerin büyük bölümü dini inançlarıyla ilişkilendirilmiş'

dinine bağlı biri olarak yetiştiren o. Aile bu hayattaki en önemli ve güzel şey."

Halihazırda Pozzato'nun atletik vücudunda ailesini sembolize eden iki dövmesi bulunuyor. Pozzato, sağ bileğine resmedilmiş bir çapa dövmesi gösteriyor. Bunu mart ayında yaptırmış. İkincisi ise babasının adı ve kalbine yakın bir yerde de annesinin dövmesi var. Bileğindeki çapanın yanında, eski kız arkadaşının adı yazıyor. "Eski kız arkadaşım ile ilişkimiz bitmiş olmasına rağmen, bu dövmeyi yaptırdığım için temiz ve tıraşlı olmalı. "2019, profesyonel bisikletteki 20. yılım olacak ve WorldTour seviyesindeki takımlarla yakın kontak halindeyim. Kariyerimi Paris-Roubaix, Ronde van Vlaanderen ve Giro d'Italia gibi yarışlarda bitirmek istiyorum. Bisiklet kariyerimden sonra yeni dövmeler yaptırmaya devam edecek miyim? Evet, öyle görünüyor. Dövmeler hayatımda yalnızca bisikletle ilişkilendirilmiş bir heves değil. Bu nedenle, yeni dövmeler için çok fazla fikre sahibim."

Gelecek Sayı

Türkiye **Cyclist**

Cyclist Türkiye Yeni Yıla Hazır!

Rockstar, Hollywood yıldızı yahut bisikletin yaramaz çocuğu... Peter Sagan'ı nasıl nitelendirmek isterseniz öyle nitelendirin, ama herkes bisikletin yeni yüzü Sagan'dan bir parça istiyor. Cyclist Türkiye, bisiklet tarihinin en özel isimlerinden biri olan Slovakyalı bisikletçi ile başarılarına yenilerini eklediği sezonun sonunda, Türk okurlarına özel bir söyleşi gerçekleştirdi.

Özel Röportaj: Peter Sagan, *Cyclist Türkiye* Ocak 2019 sayısında!

Kışın nasıl giyinmeli?

Kara kış kapımıza dayanmış olabilir, ama hiçbir koşul bisiklet sürmeye engel değil; yeter ki doğru kıyafeti tercih edin. *Cyclist Türkiye* araştırıyor...

Yazı **MUAMMER YILDIZ** Fotoğraf **TAPESTRY**

Bir bisikletçi atasözü der ki: "Kötü hava yoktur, sadece yanlış kıyafet seçimi vardır." Özellikle tekstil endüstrisinin günümüzde gelmiş olduğu noktaları düşündüğümüzde, en sert kış şartlarında bile herhangi bir sporu dış ortamda yapabilirsiniz, yeter ki motivasyonunuz yüksek ve bütçeniz müsait olsun. Kapalı ortamlarda bisiklet binmekten hiç hoşlanmıyorsanız, giyinirken dikkat edeceğiniz birkaç nokta, şartlar ne olursa olsun makara üzerinde geçirilen saatlerden daha keyifli pedallamanızı sağlayacaktır.

Kışın bisiklete binecekseniz, mutlaka saatlik hava tahminini kontrol edin, kesinlikle ezbere bir kıyafet seçimi ile çıkmayın. Biniş saatlerinizde sadece hava sıcaklığı ve yağmurdan öte, rüzgar durumunu da kontrol etmenizde fayda var. Yazın sizi serinleten rüzgar, mevsim kış olduğunda ısı kaybınızı arttıracaktır ve sert rüzgarlar hissedilen sıcaklığı önemli ölçüde azaltabilir. Aşırı giyinmekten kaçının. Binişinizin ilk 10 dakikasında üşümüyorsanız, hatta gayet sıcak ve keyfiniz yerinde ise birazdan terlemeye başlayacaksınız demektir. Ya biraz daha az giyinip ilk 10 dakika üşümeyi, ya da 10 dakika sonra bir veya birkaç katman soyunmayı tercih etmelisiniz. Bu tercihi yaparken, vücudunuzun ısısı yükselmiş bünyeyi (terleme halinde) soğutmak için harcadığı enerjinin, ısıtırken harcadığından daha fazla olduğunu unutmayın. Biniş temponuz yükseldikçe kıyafet katmanlarınızın azalması gerekir. Biniş için planladığınız seçiminize ek olarak yanınızda mutlaka bir ekstra üst katman bulundurun, hava tahminlerinizin ötesinde kötüleşirse buna hazırlıklı olmalısınız.

Özellikle sabahların serin olduğu ancak öğlene doğru havanın yumuşadığı mevsim geçiş aylarında veya kışın zaten pek sert geçmediği güney bölgelerinde biniyorsanız, kıyafetlerinizin değişen şartlara uyum sağlayabilecek şekilde seçmelisiniz. Birkaç saat sürecek bir antrenmana sabah serin saatlerde uzun tayt veya formayla başlamak, hava yumuşadığı zaman terlemenize neden olabilir. Bu tip zamanlar için uzun tayt yerine kısa tayt ve bacak ısıtıcı, uzun kollu forma yerine kısa kollu forma ve kolluk tercih edebilirsiniz. Böylece gerektiğinde bacak ısıtıcılarınızı ve kolluklarınızı cebinize atabilirsiniz. Ancak havanın çok soğuk olduğu durumlarda diz üstü bölgenizi de sıcak tutabilmek için bacak ısıtıcıların yetersiz olduğunu unutmayın. Uzun taytınız her zamanki taytınızın konforunu vermiyorsa, içinize favori taytınızı giyip üzerine uzun taytınızı giyebilirsiniz.

Doğa ana zaman zaman zorlayıcı olabiir, ama gelişen teknoljiyle birlikye dört mevsim bisiklet sürmek mümkün; yeter ki doğru tercihte bulunun

Kış giyimi konusunda en önemli malzeme rüzgar geçirmez bir üsttür, ideali, sonbahardan ilkbahara tüm binişlerinizde yanınızdan ayırmamanız gereken windstopper özellikte bir yelektir.

Nefes alabilen bir temel katman tercih ederek tırmanışlarda teriniz kolayca dışarı atılarak, terlemenin önüne geçebilirsiniz ve böylece inişlerde de üşümezsiniz.

Üzerinize tam olarak uyan kıyafetler giymelisiniz. Fiyatını uygun

bulduğunuz için aldığınız rüzgar kesici ceket size büyükse bileklerinden ve boyun bölgesinden rüzgar alarak sizi üşütecek, küçükse hareket kabiliyetinizi kısıtlayacak, bel bölgesinden açılacaktır.

Kafanızı sıcak tutabilmek için temelde iki seçeneğiniz var: Kask üstü kapaklar/kılıflar veya kask altı bere. Kaskınızın üzerine takacağınız kılıflar sizi hem soğuktan hem de yağmurdan koruyacaktır; ancak sıcaklığın ciddi anlamda düşük olduğu binişlerde yetersiz kalabilirler ve kask altı bere takmanız gerekebilir. Bisiklet için özel üretilen kask altı berelerde tercihinizi, hem ince hem de ısı koruyucu ürünlerden yana kullanırsanız kaskınızın kafanızı güvenli şekilde sarmasını engellememiş olursunuz. Kafanızı vücudunuzun çatısı olarak düşünün ve iyi bir çatı yalıtımının bir evin sıcak tutulmak için ne kadar önemli olduğunu hatırlayın.

Tüm kış bisiklete binecekseniz kışlık bir ayakkabıya bütçe ayırmayı mutlaka düşünün. Gore-Tex özellikli, su ve rüzgar geçirmeyen bir ayakkabı sürüş konforunuza çok şey katacaktır. Daha düşük bütçeli çözüm alternatifi de ayakkabı üstü kılıflardır. Günümüzde bisiklet ayakkabıları için tasarlanmış, rüzgar kesici, %100 su geçirmez pek çok kılıf opsiyonu mevcut, hatta çifti bir avucunuzun içine sığacak kadar küçülebilen modeller bile var.

> Bernard Hianult olmayabilirsiniz, ama karlı ya da yağmurlu bir günde yaptığınız sürüş, sizi güçlü hissettirecektir

Gözlük sadece güneşten korunmak ve iyi görünmek için tasarlanmamıştır, temelde bir güvenlik ekipmanıdır. Göz sağlığınız ve sürüş güvenliğiniz için her binişinizde mutlaka gözlük kullanın.

Eldiven seçimi yaparken ince ve rüzgar kesici modelleri seçmenizde fayda var. Kalın eldivenler soğuktan korurken, vites/fren kollarını hissetmenizi zorlaştıracaktır. Yağmur altında binecekseniz neopren malzemeden üretilmiş dalgıç eldivenlerini tercih edebilirsiniz.

Yağmur altında binişlerde bisiklet ekipmanlarınız da önemlidir. Jant yüzeyinden frenli bir bisiklet kullanıyorsanız, fren mesafenizin özellikle karbon jantlar için normalin üzerinde olacağını unutmayın. Her şart altında lastiklerinizin aşırı yıpranmamış olduğundan emin olun. Bisikletin şeklini bozduğu için çamurluk takmak istemeyenlerdenseniz, küçük ama etkili modeller tercih edebilirsiniz. Sele altına takacağınız küçük bir çamurluk, kalça ve belinizin ıslanmasını engelleyecektir.

Bisiklet giyim ürünlerinizi uzun yıllar kullanabilmek için kullanırken olduğu kadar, yıkarken de özenli olmalısınız. Özellikle teknik ürünleri mümkünse elinizde veya hassas yıkama ayarındaki makinede yıkayın; kesinlikle yüksek ısıda yıkamayın, kurutma makinesine atmayın. Askıda veya sererek kurutun, buruşturup bırakmayın. Çamurlu bir biniş yaptıysanız, hemen biniş sonrası yıkayın, vaktiniz yoksa sadece suya bastırın. Çok kirli kıyafetlerinizi birkaç saat bile bekletmeniz, sizi inatçı veya kalıcı lekelerle uğraşmak zorunda bırakabilir. Kıyafetler için tasarlanmış, suya veya rüzgara karşı dirençleri için kullanabileceğiniz ürünler ile kıyafetlerinizin kullanım ömrünü uzatabilirsiniz.

Hava şartlarına göre kıyafet seçimi yaparken en önemli kriter bisiklet üzerinde geçireceğiniz zamandır. Kıyafet için ayıracağınız bütçeyi planlarken, aynı hava şartlarında biniş süreniz uzadıkça ekipman seçiminizin de buna paralel olarak gelişmesi ve değişmesi gerektiğini unutmayın.

Esneme ve germe

Esneme ve germe hareketleri antrenman döneminin en sık ihmal edilen bölümlerinden. Ancak sürüş öncesi ve sonrasında düzenli yapılması, sizi sakatlıklardan koruduğu gibi spor yaşantınızı da uzatıyor. *Cyclist Türkiye* inceliyor...

Yazı **ARDA ERGENE** Fotoğraf **DANNY BIRD**

Son yıllarda, dünyada olduğu gibi ülkemizde de hayatına hareket katan insanların sayısı günden güne artıyor. Özellikle, birçok uluslararası organizasyona ev sahipliği yapmamız spor kültürümüz ve bisikletin gelişimi açısından oldukça güzel gelişmeleri beraberinde getiriyor.

Hareket için yaratılmış insan vücudunun en önemli kazanımlarından birisi de sporun disipline eden yanını hayatımıza sokmasıdır. Disiplin denince akla gelen ise bu işi kurallarına göre oynamaktır. Yıllar içinde spor yapan insan sayısının artması, biz eğitmenleri sevindirirken, doğruları öğretmek konusunda sorumluluğumuzu da bir kat daha arttırıyor.

Egzersiz yapmak kuvvetli bir iç motivasyon gerektirir ve istisnasız her insanın içinde bu motivasyon vardır; ancak bu gücün ortaya çıkması kişiden kişiye farklılık gösterir. O motivasyonu tetikleyen kolaylaştırıcılardan biri, sporu keyif alarak, sakatlıklardan uzak ve optimum performansınızı ortaya koyarak yapmanın yollarını bilmektir.

Bilinmesi gerekenlerin başlangıç noktası, olmazsa olmaz "Esneklik" kavramından geçer.

Çoğumuz biliriz ki yaptığımız antrenmanlarımızın sonunda kasılan kaslarımızı açmalıyız; yani esnetmeliyiz. Teoride bu bilgi hepimizde olsa da pratikte bu konuya ayırmamız gereken zaman konusunda bir parça ihmalkar olabiliyoruz. Sporcu antrenmanı hemen sonlandırmak ister, çünkü fiziksel yorgunluk mental yorgunluğu tetikler. Ancak esnetme egzersizi, sürdürülebilir keyifli spor aktivitesinin sigortası gibidir. Esnetme ve germe hareketlerimizin fizyolojisini sade bir dille anlatmak isterim.

Basitçe, "Bir kası istirahat uzunluğundan daha fazla gerer ve uzatırsak bir dirençle karşılaşırız (bu bizim canımızı yakar ve antrenmanı bırakmamıza neden olur. Devam etmek ise doğru sandığımız ama değiştirmemiz gereken bir kalıplaşmış fikirdir). Kası geren ve uzatan gücü kestiğimizde kas istirahat uzunluğuna geri döner; buna "Çekme Elastikiyeti" denir. Prof. Dr. Necati Akgün (Egzersiz Fizyolojisi).

Hareket fizyolojisinde bizi ilgilendiren konu da budur. Bir kasın boyunu uzatarak esneme yeteneğini arttırmak istiyorsak, statik esneme (sabit bir pozisyonda bekleme) yapmalıyız. Bu beklemelerin belirli süreleri vardır. Örneğin antrenman sonrasında yapılması gereken esneme şekli statik olandır. 15-30 saniyeye kadar olan germe egzersizleri kas içi metabolik atıkların uzaklaştırılmasına yardımcı olurken, bir dakika ve üzeri hatta üç dakikaya kadar olan bekleme süreleri kasın esneklik yeteneğinin hızla gelişmesini sağlar.

Belli başlı esneme hareketini hali hazırda biliyoruz ya da bunlarla ilgili internet ortamında birçok görsele ulaşmamız mümkün. Ancak benim sizlere aktarmak istediğim bilgi, bir germe hareketi yaparken kaslarımızın içinde neler olduğu ile ilgili.

Bacaklarımızı uzattık ve dinleniyoruz, bu dinlenme sırasında 100gr iskelet kasından geçen kan miktarı 4-7 cc/dakikadır. Kassal bir çalışma sırasında ise, örneğin; yokuşlu bir bisiklet antrenmanı ele alalım, sürüşün zorluğuna ve sizin kondisyon seviyenize göre bu rakam 20 misli artar ve 50-75cc/dk'ya çıkar. Kasılan kaslarınızda kan akışı her pedal turunda azalır ve kasılmalar artar. Kaslarımızda metabolik süreçler sonucunda (kulağa tanıdık gelen yorgunluğa neden olan laktik asit seviyesinin kanımızda yükselmesi gibi) bir takım atıklar oluşur. Bunun üstesinden gelmenin en hızlı, en kolay ve en ulaşılabilir yolu, antrenman sonunda yapılan germeler ve esnetmelerdir. Germe egzersizleri bir sonraki antrenmana yani yüklenmeye hazır hale gelmenin de en iyi yoludur.

Kas liflerimizin birbirinin içine girip kenetlenmesi ve birbirinden ayrılması, el parmaklarımızın birbiri içine girip çıkmasına benzer. Egzersiz sırasında bu işlem devamlı bu örnekteki gibi işler.

Antrenman sonrasında ise birbirinin içine girmiş kas liflerini uzatarak ve gererek birbirinden uzaklaştırırız. Bu sayede gerilen kasın arasından geçen kan miktarını arttırmış oluruz. Böylece oksijen yönünden zengin kanın kaslarımızın arasından geçişi sağlanır ve metabolik atıkları hızlıca uzaklaştırmış oluruz. Bu da bize kaliteli bir kas, sağlıklı bir dolaşım, dayanıklı tendonlar (kasın kemiğe yapıştığı bağ doku) ve sakatlılardan uzak bir eklem yapısı sağlar.

Son olarak, kaslarımız belirli bir antrenman periyodunda, örneğin; dört hafta gibi bir periyotta antrene olurken, tendonlarımız 2-3 hafta sonrasında kanlanarak kuvvetini arttırırlar. Bu bilgi doğrultusunda kuvvetli ancak esnek olmayan bir kas ani bir harekette, sıçramada ya da kas spazmında tendon yükünü arttırarak ne yazık ki uzun süreli sakatlıklara yol açabilir.

Bu noktada yapmamız gereken önleyici bir zihin yapısıyla antrenmanlarımızı uygun germe hareketleriyle taçlandırmak olacaktır. (20-25 dakika)

Optimum verim almak için kas gerginliğinize 1 ila 10 arasında bir puan verin.

8-8,5 puan arası da ağrı eşiğiniz olsun. Unutmayın "Acı yoksa kazanç yok" sözü germe egzersizlerine uygun değildir.

PEKİ YA SEN?
SEN NE KADAR HIZLISIN?

ORBEA

orbea.com.tr

Roller zamanı

Rotamız bu ay iç mekânda ve bu sefer roller üzerindeyiz. Kaliteli bir trainer-roller, sensörler ve laptopunuzda bir yazılım. İşte sizi evde-ofiste antrenman ipuçlarıyla motive edebilecek yazımız...

Yazı **İRFAN TÜRETGEN** Fotoğraf **TARIK GÜL**

Roller'a aşina olmayanlar için aktaralım, roller bir çerçevede sabit duran üç silindirden ibarettir. Silindirlerin ikisi arka tekerleği yerleştirdiğiniz çerçevenin arkasına yakındır. Üçüncüsü, ön tekerinizin bulunduğu taraftadır. Orta ve ön silindirler bir lastik kayış ile bağlanmıştır. Bu sayede pedal çevirdiğinizde ön tekerlek de dönebilmektedir. İlk seferde bir kereye mahsus roller boyunu da bisiklete göre ayarlamak lazım. Ön tekerleğin en alt noktası silindirin tam üzerine gelmelidir. İlk başlarda dengenizi bulana kadar duvar yanında veya tutunacağınız bir eşyanın yakınında sürmeye başlamak yerinde olur. Bir turbo trainer ile karşılaştırıldığında roller sürerken daha fazla konsantre olmanız gerektiğinden, çoğu kullanıcı zamanın çok daha hızlı geçtiğini söylemektedir.

Haftada 60 dakikalık en az üç antrenman yaparak kışı kayıpsız atlatabilirsiniz. Hedefiniz ister kilo vermek, ister güç artırmak olsun, adını siz koyun. Yolda bisiklete binmek kadar keyifli olmasa da bisikleti kirletmeden, kendiniz üşümeden, konforlu bir ortamda, trafik ışığı veya sizi sıkıştıracak bir aracı düşünmeden rahatça pedal çevirmek de hoşunuza gidebilir. Hele bunu, yanınızda bir arkadaşınız ile yaparsanız daha da çekilir hale gelebilir. Roller, sabit trainera göre daha eğlenceli gelebilir. Çünkü aynı yolda gider gibi sürekli dengede sürmeniz gerekiyor. Öte yandan, dalgalı bir pedal vuruşunuz varsa bisikleti dengelemek zor olabilir.

ON-ROAD
PERFORMANCE
SPORT
LIFESTYLE
GIANT

"Giant Antrenman Rotaları - Roller" çekimleri, Giant'ın Caddebostan'da bulunan mağazasında yapılmıştır

Bu nedenle roller, pedal çevirme tekniğinizi geliştirmek için mükemmeldir. Roller kullanmak gücünüzü pedallara pürüzsüz ve verimli bir şekilde uygulamanızı öğretir. Roller için tek dezavantaj turbo trainerdaki gibi sert bir antrenman yapmanın pek mümkün olmayışıdır. Direnç oldukça düşüktür. Yüksek watt hedeflenen antrenmanlar için turbo trainer kaçınılmaz görünüyor.

Öncelikle havadar bir yer seçmeye özen gösterin. Rüzgârın yokluğu ve dışarıya göre daha yüksek ortam sıcaklığı nedeniyle iç mekânda roller üzerinde doğal olarak çok daha fazla ter atacaksınız. Fazla ısınmak demek daha yüksek nabız değerlerini görmemize sebep olabilir, bu nedenle karşınıza bir vantilatör almak, odada bir pencere açmak sandığınızdan daha fazla işe yarayacaktır. Bisikletinizi damlayan terinizden korumak için havlu veya ter örtülerinden edinmek, zemin için de trainer altına mat koymak yerinde olacaktır. Sürüşünüzü yarıda kesmemek için içeceğinizi, ter havlunuzu, telefonunuzu ve TV kumandasını el altında bulundurmayı unutmayınız. Fana rağmen terleme olacaktır, bunun için içecek suyunuz mutlaka erişim menziliniz içinde olsun. Kısa aralıklarla, susamadan, yudum yudum su almaya özen gösterin.

Elbette roller üzerine çıkıp plansız programsız sürüş yapmayın. Zwift ekranında rasgele bir tekerleğin arkasına takılmak yerine her sürüşün bir adını koymak sizi motive edecektir. Hedef HIIT denen yüksek yoğunluklu interval antrenmanı olabileceği gibi, kuvvet kazanma odaklı bir antrenman veya sweet spot testi de olabilir. Roller ile programlı çalışmadan önce nabız bandına sahip olmanız ve maksimum nabzınızı baz alarak antrenman zonlarını belirlemeniz, yapacağınız antrenmanın daha faydalı olmasını sağlayacaktır. Sizlere sağ sayada farklı örnekler aktaralım. Bunlardan her hafta birini yapmanız önerilir.

Roller üzerine çıkıp plansız programsız sürüş yapmayın. Hedef HIIT denen yüksek yoğunluklu interval antrenmanı olabileceği gibi, kuvvet kazanma odaklı bir antrenman veya sweet spot testi de olabilir

Eşik efor antrenmanı:

10 dk ısınma	Maks nabzın %60'ı
5 dk sakin sürüş	En hafif tempo
2 x 5 dk efor	Maks nabzın %80-85'i
1 dk sakin sürüş	İki interval arasında
5 dk sakin sürüş	En hafif tempo
3 x 2 dk efor	Maks nabzın %85-90'ı
1 dk sakin sürüş	Her bir interval arasında
5 dk sakin sürüş	En hafif tempo
6 x 1 dk efor	Maks nabzın %90-95'i
1 dk sakin sürüş	Her bir interval arasında
5 dk sakin sürüş	En hafif tempo

Kuvvet antrenmanı: (Kadans – dakikada pedal devri)

10 dk ısınma	Nabız zonu 2
10 dk 60 kadans	Nabız zonu 3
5 dk 90-100 kadans	Nabız zonu 2
10 dk 55 kadans	Nabız zonu 3
5 dk 90-100 kadans	Nabız zonu 2
10 dk 50 kadans	Nabız zonu 3
10-15 soğuma	Nabız zonu 2'den zon 1'e

Sweet spot test (SST):

•Nabız zonu 2'de 15 dk ısının.

•Maks nabzın %90-95'inde 20 dk sürün. Her 4 dk'da bir ayağa kalkıp 5-10 sn pedala yüklenin ama sprint gibi tam güç vermeyin.

•10 dk zon 1.

•Maks nabzın %90-95'inde 20 dk sürün. Her 4 dk'da bir ayağa kalkıp 5-10 sn pedala daha güçlü yüklenin ama sprint gibi tam güç vermeyin.

•Nabız zonu 2'den zon 1'e düşene kadar 10-15 dk sakin pedal çevirin.

En kötü antrenman hiç yapılmamış olan antrenmandır. Formda kalın, sürüşsüz kalmayın!

Giant Propel Advanced 2 2018
$ 2553, giant-bisiklet.com

Aerodinamik performansı kanıtlanmış Propel serisi 2018 yılında rüzgâr tüneli testleriyle yeniden şekil kazandı. Tüm serinin kadroları karbon olmakla beraber maşaları yine hibrit özellikte. Shimano 105 grup seti ve Giant markasının kendi ürünü olan ekipmanlarla donatılmış bisikletin üzerinde giriş seviyesindeki PA2 model 30 mm profilli alüminyum jantlar bulunuyor. Lastikleri Giant Gavia Race marka 25 mm genişlikte ve tubeless özellikte. Ayna dişlileri 50-34, ruble ise 11-28 olan bisiklet, agresif özelliğini kısa olan tekerlek arası ölçüsü ile kazanırken kadro dizaynı, frenlerin yapısı ve pozisyonu ile en iyi aerodinamik bisikletler arasında yerini alıyor. Serideki üst modellerde disk frenli seçeneklere de yer verilmiş. Disk fren olmayan modellerde Giant markasının SpeedControl aero frenleri bulunmakta.

Bisiklet: goo.gl/mf1bVt

Ege'nin başladığı yer

Ege'nin başladığı yerden, Asya kıtasının en batısına uzanan rotamızın durakları arasında tarihi kalıntılar, doğa ananın eşsiz güzellikleri ve dik yokuşlar var

Yazı **ERMAN ÖNER** Fotoğraf **TARIK GÜL**

Edremit Körfezi'nin incisi Küçükkuyu, düşük asitli zeytinyağları kadar, taze balıklarıyla da ünlü

Evvel zaman içinde kalbur saman içinde, Homeros adında bir masalcı varmış. Homeros, İlyada ve Odysseai adını verdiği destanlarında İda dağlarından bahsedermiş. Tanrıların tanrısı olarak bilinen Zeus, bu dağları o kadar çok severmiş ki, yanına eşi Hera'yı da alarak sabah kahvaltılarını İda dağlarında yaparmış. 'Ege'nin mavisi ile İda' nın yeşili arasında öyle bir yer varmış ki; Zeus, "keskin kekik kokuları içinde lezzetli zeytin çeşitleri ile burada yaptığım kahvaltının tadını hiçbir yerde bulamadım" dermiş. Oranın adı; Gargaron'dur. Rivayete göre Zeus, Troya Savaşlarını da Gargaron'dan yönetmiştir. Gel zaman git zaman Gargaron birçok medeniyete kucak açmış, ev sahipliği yapmıştır. İşte Gargaron'un Antik adı Küçükkuyu'dur."

Bu ay Salcano Yerli Tur'da İstanbul'dan 440, İzmir'den 230 ve Çanakkale'den 100 kilometre uzaklıkta bulunan, Ege'nin başladığı yer; Küçükkuyu'dayız. Ayvacık ilçesine bağlı güzide tatil beldesi Küçükkuyu'dan start alacak turumuzun bitiş kenti, Asya'nın en batı noktası; Behramkale olacak. Gün boyu Salcano XRS001'ler ile bizlere milli triatletimiz Buse Aygün ve Hi-Ride bisiklet takımından Batıkan Aygün eşlik edecek. Ancak rotamıza başlamakta aceleci davranmıyoruz. Önceliğimiz, heybemizi tarihi ve beşeri notlarla doldurmak. Nitekim bisikleti biraz da bu yüzden sevmiyor muyuz?

Kaz Dağları'nın eteklerinde kurulu Küçükkuyu doğal güzellikleri, denizi, deniz ürünleri, şifalı suları ve bitkileri, temiz havası, taş yapıları, tarihi mirası ve zeytin-zeytinyağı ürünleriyle Edremit Körfezi'nin incisi. Küçükkuyu'da her gün nefes alıp veren birinin yaşlanmasının kanımca mümkünatı yok. Bu şanslı halkın ana geçim kaynakları arasında sırasıyla turizm, zeytin mahsulleri ve balıkçılık geliyor. Bölge zeytinlerinden üretilen düşük asitli, kendine has kokulu zeytinyağlarının altını çizmekte özellikle fayda var.

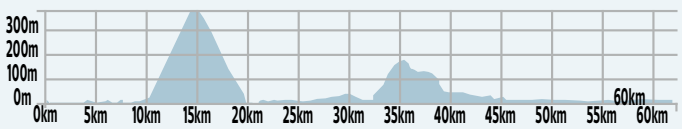
Ayvacık'a bağlı bu şirin belde iki tekerin yabancısı değil.

Küçükkuyu-Behramkale

Küçükkuyu-Behramkale'yi *Cyclist Türkiye* ile keşfe çıkın

Rotamızın startını Küçükkuyu şehir merkezinden veriyoruz. Sahil kenarından kentin batı girişine doğru pedal basarak, araç trafiğine çıkıyoruz. Rota boyunca yolumuz soğuk asfalt. 10 kilometre boyunca solumuza Ege Denizi'ni alarak, sahil hattından gidiş-geliş tek şerit yolda devam ediyoruz. Ahmetçe tabelasını gördükten sonra, köye doğru giden tırmanışımıza başlıyoruz. Yaklaşık dört buçuk kilometre uzunluğundaki tırmanışın ortalama eğim değeri %9. Yol zemini yine soğuk asfalt ama yol kenarlarındaki mıcırlara dikkat edilmeli. Yokuş içerisinde zaman zaman düzlükler olsa da, zirveye doğru eğim değeri sertleşiyor. Köye ulaştığınızda köy bakkalından aldığınız atıştırmalıklarla, köy kahvesinde sıcak bir çay içmeyi ihmal etmeyin deriz. Geldiğimiz yoldan geri giderek, sağa doğru kıvrılıyoruz. Kadırga koyuna doğru yaklaşık 10 kilometre pedal bastıktan sonra koy aşağımızda bir tablo gibi gözüküyor. Koya giden yoldan, Behramkale tabelalarını takip ederek, Behramkale'ye ulaşıyoruz. Yolun bu bölümü genelde düzlük olsa da, iniş ve çıkışların olduğu keyifli bir sürüş vadediyor. Dilerseniz dönüş yolunu da iki tekerle tamamlayabilirsiniz, tıpkı bizim de yaptığımız gibi.

goo.gl/6PFn5j Toplam mesafe: **61.84km** Toplam irtifa: **964m**



Salcano XRS001'in aynakolu döndükçe jantlardan çıkan şiddetli uğultu, sahil şeridinin sakinliğini bir süreliğine bozuyor

Hangi mevsim olursa olsun, Küçükkuyu sokaklarında bir bisikletli görmek mümkün. Zira kent merkezinde sürücüler tarafından aktif kullanılan, üç kilometrelik bir bisiklet yolu mevcut. Yine de yaz ayları, insan ve araç nüfusunun neredeyse iki katın üzerine çıktığı Küçükkuyu'da bisiklet sürüşü için ilk tercihiniz olmasın. Bizce, mitoloji tanrılarının balaylarını geçirdiği, Afrodit'in Hermes'le aşk yaşadığı, Paris'in Helena'ya aşkını sunduğu Kaz Dağı'nın eteklerindeki Küçükkuyu'yu bisikletle keşfe çıkmanın en doğru zamanı, kalabalığın geri döndüğü ve şehri sahiplerine bıraktığı kış ayları.

Yaz aylarında defalarca bulunduğum Küçükkuyu, bu mevsimde oldukça farklı bir portre çiziyor. Sokaklarında huzur veren bir dinginliğin hakim olduğu kentte yaşam son derece yavaş akıyor. Kent merkezindeki büstün önünden

Bisikletçinin bisikleti

Salcano XRS001 RED, salcano.com

Sram Red grupsetin vites sistemine alıştıktan sonra, hafifliği ve hızlı vites geçişleri ile karşımıza çıkan grupset, Edremit Körfezi'nde yaptığımız ve çokça iniş çıkış içeren parkurda en keskin vites geçişlerini sağladı. 34 dişli küçük aynakol yaprağı, 28 kaset ruble ile sert eğimlerde bile yeterli olurken, 50/11'lik en hızlı oran, uzun inişlerde yeterli hızı sağladı. Fakat yüksek profilli ZIPP 60 jant seti, bu hızlı inişlerde, rüzgarın sert estiği noktalarda tedirginlik yaratacak kadar fazla savruluyordu. Alüminyum fren yüzeyi ise, özellikle rotanın son bölümünde bulunan keskin virajlı inişte gereken uzun frenlemede oldukça başarılıydı. Rotanın genelinin asfalt kalitesi iyi olsa da, 23mm genişliğindeki lastikler bozuk bölgelerde yeterli konforu sağlamak için yetersizdi. Fakat buna rağmen, Salcano XRS001, sele ve gidon bölgesine gelen titreşimleri sönümleyerek, daha konforlu bir şekilde pedal çevirmemizi sağladı.

geçerken, bir an Ağustos ayındaki hali aklımda canlanıyor Küçükkuyu'nun. Bırakın sahili boydan boya görebilmeyi, insandan önünüzü zor görüyordunuz. Yazın oturacak yer bulunmayan kafelerde ise şimdi tek tük insan var. Kentin sokak hayvanları da usulca, sessiz sedasız akan günlere ayak uydurmuş. Yazın yerlerinde duramayan kedi ve köpekler kendi köşelerinde miskin.

Salcano XRS001'lerin aynakolları döndükçe jantlardan çıkan uğultular sahil şeridinin sessizliğini bir süreliğine bozuyor. Gürültüyle uykusundan uyanan siyah bir köpek, mayhoş gözlerle sesin geldiği yöne kulak kabartıyor. Ancak, saatlerdir istirahat ettiği yerini bırakıp da bisikletlerimizin tekerine takılacak motivasyonu kendinde bulamamış olacak ki, küçük dostumuz başını gerisin geri koyup, uykusuna kaldığı yerden devam ediyor. İşte kış aylarında Küçükkuyu'daki ruh hali biraz böyle.

Şehir sakinlerinin meraklı bakışları arasında kent merkezinin sessizliğini bozmaya, kısacası rotamıza başlıyoruz.

Fırtına öncesi sessizlik

Solumuzda zarifçe hareket eden Ege Denizi, sağımızda

Yukarıda: 22 yaşındaki Buse Aygün, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Beden Eğitimi Öğretmenliği son sınıf öğrencisi. Milli triatlet Buse Aygün'ün ayrıca beş farklı branşta (su altı, triatlon, aquation, yüzme openwater) milliliği var.

18 yaşındaki Batıkan Aygün, Hi-Ride bisiklet takımı adına yarışıyor. Çınar Koleji Anadolu Lisesi mezunu ola bu sene tekrardan üniversite sınavlarına hazırlanıyor

Ahmetçe Köyü'ne kadar soğuk asfalt zeminde devam eden tırmanış, toplamda dört kilometre uzunluğunda. Ortalama eğim %9, çıkılan irtifa değeri ise 400 metre

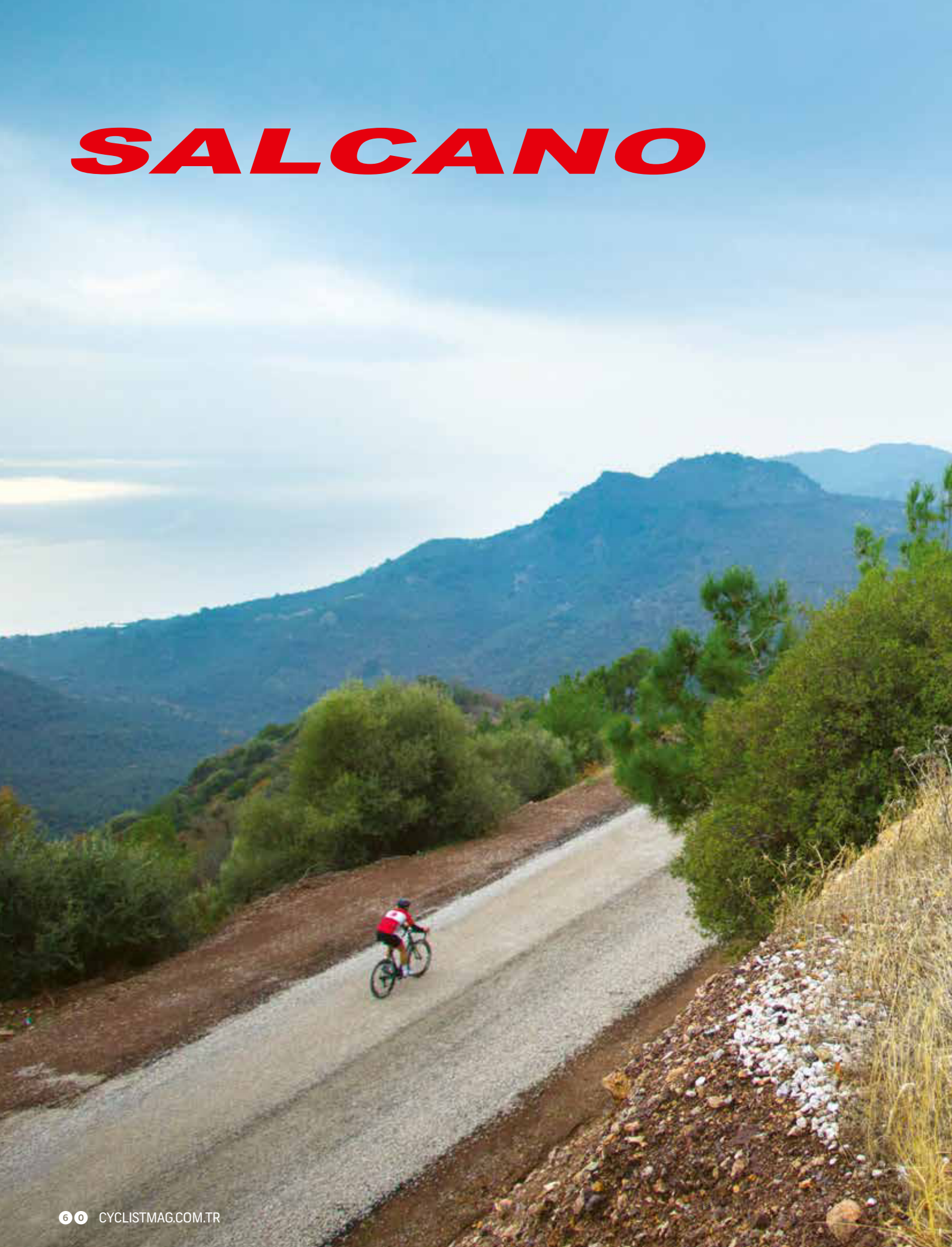
Edremit Körfezi'nde yaklaşık 12 milyon zeytin ağacı olduğu tahmin edilse de, en fazla zeytin ağacı dikili köy Ahmetçe

ise kendi halinde inzivaya çekilmiş, rengi artık sarıya dönmüş ağaçlar... Küçükkuyu doğasıyla da yazın yorgunluğunu atmaya çaba gösteriyor. Ancak her zaman olduğu gibi bugün de insanlara karşı cömert. Kasım ayının üçüncü haftasında olmamıza ve gökyüzü bulutlu olmasına rağmen, Küçükkuyu'da hava sıcaklığı 17 dereceyi gösteriyor. Bisiklet için her şart uygun.

Etrafımızı çevreleyen tek katlı, deniz gören şirin evlerin arasından şehir merkezini ardımızda bırakıyoruz. İnsan böylesi bir manzara karşısında, o meşhur, "her şeyi geride bırakıp bir sahil kasabasında yaşama" ütopyasını düşünmeden edemiyor doğrusu. Kendimizi bu hayale fazla kaptırmadan gidiş-geliş tek şeritli, araç trafiğinin aktığı sahil şeridine çıkıyoruz. İstikametimiz yolun soluna doğru.

Yaz aylarında oldukça yoğun bir araç trafiğine sahip soğuk asfaltta Buse ve Batıkan sürüşümüzün yoğun ve zorlayıcı bölümü öncesi bacaklarını ısıtıyorlar. Şehir merkezinde olduğu gibi solumuz yine deniz, ancak sağımızda bu sefer Küçükkuyu'ya ve hatta Ege'ye ruhunu veren zeytin ağaçları arzı endam ediyor. Bu noktada ufak bir parantez açmakta fayda var. Yalnızca Edremit Körfezi'nde 12 milyon civarında zeytin ağacı olduğu tahmin ediliyor.

SALCANO



Sayılarla

Neler gördük?

500+
Görülen zeytin ağacı sayısı

%9
(eğim) Ahmetçe tırmanışının ortalaması

6
(adet) Rota üzerinde görülen köpek

8
(adet) Dalından koparılan mandalina

1
Lastik patlağı

1723
Babakele şehrinin kurulduğu yıl

Zeytinin bu yöre halkı açısından önemini varın siz düşünün.

Rotamızın en kırıcı bölümü, Meryemana'ya benzer eğim değerleriyle Ahmetçe tırmanışı olacak. Ahmetçe Köyü yokuşuna tırmanmaya başlamadan önce, iniş ve çıkışlarla dolu yolumuzda 10 kilometre boyunca pedal basıyor Buse ve Batıkan. İkili akıcı yolu fırsat bilerek, rotanın bu bölümünü daha çok sohbet eşliğinde, kendilerini çevreleyen doğal güzelliklerinin keyfini çıkararak geçiriyor. Bizim ise gözümüz giderek yaklaştığımız Ahmetçe tabelasında. Araç trafiği yoğun olmasa da, yolun ilk 10 kilometrelik bölümünden zaman zaman kamyonların geçtiğini belirtmekte fayda var. Dikkat edilmesi gereken bir diğer dış etken de başı boş köpekler. Yol üzerindeki sevimli bekçi köpekleri, kent merkezindeki dostları kadar iki tekere ilgisiz değiller, önceden söylemesi.

Tırmanmak güzeldir

Kısa bir süre sonra mandalina ve nar ağaçlarının arasından sağı işaret eden Ahmetçe yazısı bizi karşılıyor. 10 kilometrenin ardından turumuzun en zorlu bölümü Buse ve Batıkan'ın karşısında beliriyor. İkili hallerinden memnun, Batıkan Aygün, "İstanbul'da tırmanabileceğim yol arıyordum, bisiklet tırmanışla daha keyifli" diyor. Peki ikiliyi zeytin ağaçları arasından, gökyüzüne doğru uzayıp götürecek tırmanışımızın özellikleri neler?

Yukarıda: İki yanımızı çevreleyen zeytin ve meyva ağaçları görsel bir şölen sunuyor

Ahmetçe Köyü'ne kadar soğuk asfalt zeminde devam eden tırmanış toplamda dört kilometre uzunluğunda. Ortalama eğim %9. Sahil şeridinden köy merkezine ulaştığınızda Strava verisine 400 metrelik bir irtifa kazanımı yansıyor. Söz Strava'dan açılmışken, oradan da devam edelim. Ahmetçe segmentinin KOM'u 18:44'lük derecesiyle erkek bisikletçiler arasında Egemen Mercanlıoğlu'na, QOM'u ise 37:14'lük zamanla İdil Mengü'ye ait.

Buse ve Batıkan tırmanışın ilk metrelerini pedallamaya başlıyor. Şanslılar ki, dal kıpırdamıyor. İkilinin geride bıraktığı her bir metrede, zeytin ağaçları arasından manzara bir güneş gibi doğuyor. Artan irtifayla birlikte zeytin ağaçları yerini önce çam ağaçlarına, ardından da çalılara bırakıyor. Deniz seviyesinde 17'yi gösteren sıcaklık da hızla aşağılara geriliyor. Buse ve Batıkan sanki hiç bitmeyecekmiş gibi gelen Ahmetçe Köyü tırmanışının mıcırlı yollarında performanslarının üst sınırlarını test ediyorlar. Nitekim sürüş üst sınırlarınızı denemek için son derece uygun. Köy merkezine ulaşana kadar yalnızca tek bir aracın geçtiğini belirtelim.

Köy merkezine ulaşır ulaşmaz, kısa bir molanın başlangıcını veriyoruz. Adettendir, köy kahvesinde sıcak bir çay içmeden olmaz. Köy kahvesinde sohbetimizin teması elbette Edremit körfezinin en büyük köyü konumundaki Ahmetçe. Edindiğimiz bilgilere göre köy ismini, 400-500 yıl önce beğenerek, buraya yerleşen ve köyün kurulmasına vesile olan Ahmet isimli bir kişiden alıyor. Köy kahvesindeki ahali,

Kadırga Koyu, nadir bir bitki türüne de ev sahipliği yapıyor. Nesli tükenme tehlikesiyle karşı karşıya olan kum zambakları üç ile 15 arasında çiçek açabiliyor

Tarihi kale, çeşme, su yolları ve cami geçmişten günümüze kadar ulaşabilen en önemli eserlerden

düne kadar köyde Coşkun Aral'ın da bir evi olduğunu söyleyip, yakın zamanda Aral'ın taş evini Fransız bir şefe sattığını ekliyor. Genelde Ege köyleri bahçeli olur, ama Ahmetçe Köyü dar sokakları ve birbirine bitişik taş evleriyle Doğu köylerini anımsatıyor. Bir başka rivayete göre, geçmişte Rum köyü olan Ahmetçe'deki evlerin büyük bölümü, ta o zamandan kalma.

Benzersiz bir durak

Buse ve Batıkan dinlenirken, biz de rotamızın geri kalanını gözden geçiriyoruz. Durağımız Kadırga koyu ama önümüzde iki seçenek var. Ya Ahmetçe köyünün öbür ucundan inişle, Demirci, Hüseyin Fakı gibi birkaç köyü daha geçeceğiz, ya da geldiğimiz yolu geri dönerek, sahilden Kadırga koyuna doğru yolculuğumuza kaldığımız yerden devam edeceğiz. "Bir bilene soralım" düsturuyla, köy kahvesinde karşılaştığımız Hüseyin abiden yardım istiyoruz. Hüseyin abi, "Geldiğiniz yoldan geri dönün, sahil şeridinden devam ettiğinizde Kadırga Koyu tabelası karşınıza gelecektir" diyor. Hüseyin abinin sözünü dinliyor, geldiğimiz yoldan Kadırga Koyu'na doğru yola koyuluyoruz.

Ahmetçe köyünden inişle kendimizi tekrardan tek gidiş-geliş sahil şeridinde buluyoruz ve sağa dönüşle eşsiz güzellikteki Kadırga koyu istikametinde yol alıyoruz. İniş ve çıkışlarla yaklaşık 10 kilometreyi gerimizde bırakmışken, Kadırga koyu tabelası ileride beliriyor. Buse ve Batıkan gidonlarını tabela yönünde sola doğru kırıyor. Yolculuğumuzun tamamında olduğu gibi burada da pedallar soğuk asfalt üzerinde dönüyor. Zemin koşulu asfalt olsa da, ikili yolun fazla hırpalayıcı olmadığını belirtiyor.

Ufak bir tırmanışın ardından aşağıda Kadırga koyu olağanca güzelliğiyle serili. Elbette terk edilmiş hissi burada da var, ama koyun kuşbakışı portresi insanı büyülemeye yetiyor. Altın sarısı ile mavinin buluştuğu koy, nadir bir bitki türüne ev sahipliği yapıyor. Likya kum zambağı olarak bilinen bu çiçek türü, yalnızca belli başlı plaj kumunda yetişiyor. Bu özel yerlerden biri de Kadırga koyu. Herhangi bir koruma olmasa da, zambağı koparmanın cezası 38 bin 751 TL.

Buram buram tarih

Eğer tatil için yolunuz Assos'a düşerse, Kadırga koyunun denizine girme tavsiyemizi yenileyip, yolumuza devam ediyoruz. Rotamızın batıya doğru son durağı Behramkale. Asya Kıtası'nın en batı ucu olan Behramkale, kültür mirası ve tarihiyle de bizleri heyecanlandıran bir lokasyon. Bu heyecana ortak olan Batıkan ve Buse de, bir an önce antik kalıntıların arasında pedal basmak için tempoyu artırıyor. Yaklaşık beş kilometre sonra Behramkale ve antik kalıntılar görüş açımıza giriyor.

Assos'un batısında bulunan Behramkale 1273 yılında kurulmuş. Kale, çeşme, su yolları ve cami geçmişten günümüze kadar ulaşabilen en önemli tarihi eserlerden. Kalenin ise ilginç bir kuruluş öyküsü var. Korsanların yerleşim yeri olan köye bir gün fırtınaya yakalanan III. Ahmet sığınır. Köylüler, III.Ahmet'e şikayetlerini iletince, III.Ahmet de köye bir kale yaptırır. Osmanlı zamanında yaptırılan bu kale, günümüzde köyün en önemli tarihi kalıntılarından biri konumunda.

Buse ve Batıkan buram buram tarih kokan Behramkale sokaklarında ağır tempo pedal basıyor. Kilometre saati 35'i gösteriyor. İkili yol boyu geçtikleri rotayı o kadar çok beğeniyor ki, Küçükkuyu'ya doğru iki tekerle geri dönüyor. Şüphesiz bisiklet onu tamamlayan doğa ve tarih ile güzel...

Nasıl gittik?

Küçükkuyu'ya Anadolu Yakası'ndan Topçular iskelesiyle (390km), Avrupa Yakası'ndan çıkışla Eceabat üzerinden Çanakkale'ye (toplamda 412km) feribot ile geçerek gitmek mümkün.

Bisikletçinin çantası

EVOC Bike Travel Bag 2.0 (3.9000) aslibisiklet.com

Yıllardır kendi bisiklet seyahatlerimde de kullandığım EVOC Bike Travel Bag, hem kullanılmadığı zaman katlanıp az yer kaplamasıyla, hem de kusursuz bisiklet koruması ile benden tam not alan bir bisiklet çantası oldu. İki tekerin bisikletin sağına ve soluna konulduğu çantanın içine kadronuzu, gidonu sökerek yerleştiriyorsunuz. Yol, TT; MTB, downhill gibi bütün bisiklet türlerine, disk ve normal jant frenlerine uyumlu olan çantanın ağırlığı ise yalnızca 8kg.

SENSÖRLER VE METRİK VERİLER BİZE NE ANLATIYOR?

Sayılar eforunuzu ölçer, aynı zamanda ne kadar geliştiğinizi de

Yazı **İRFAN TÜRETGEN** Fotoğraf **DANNY BIRD**

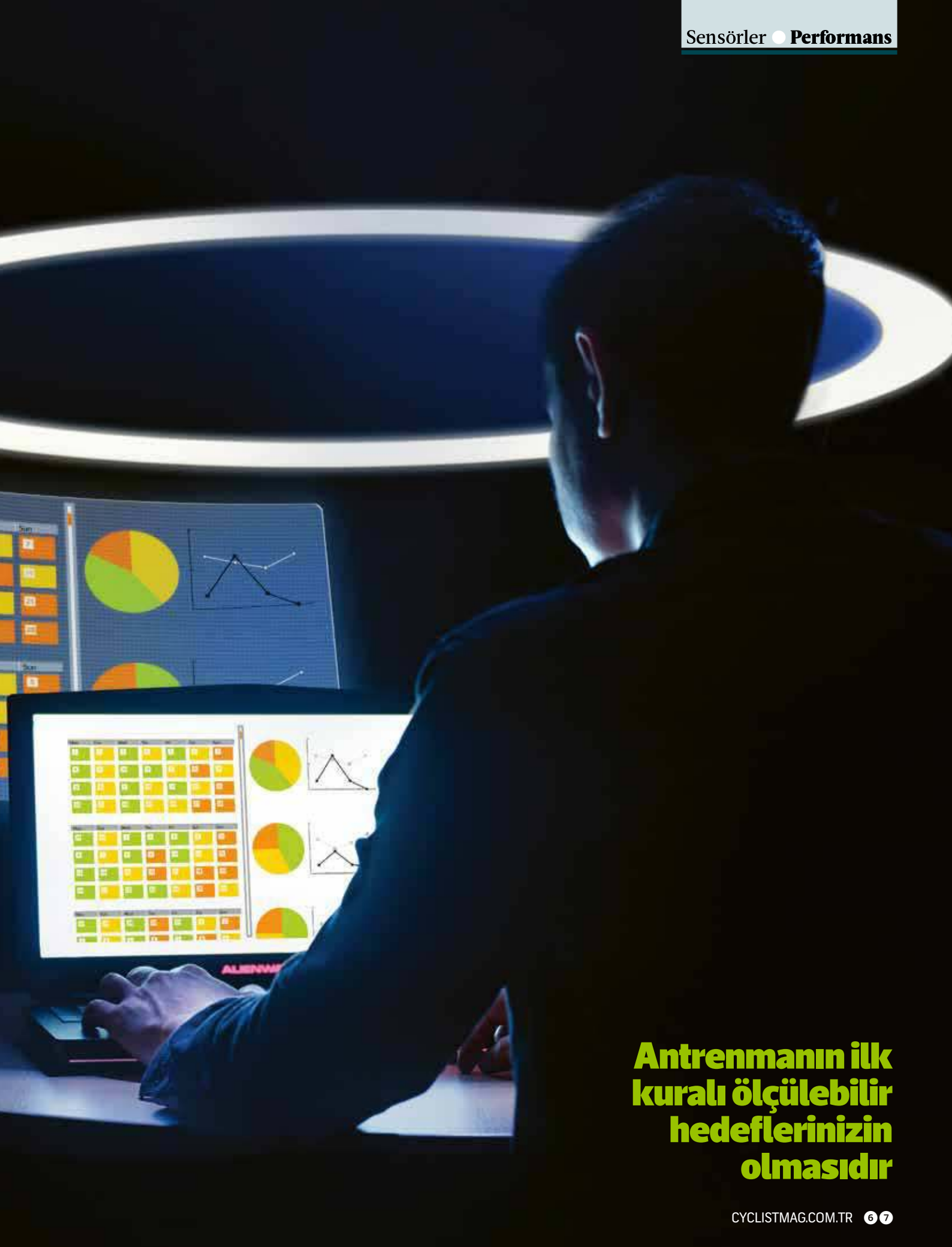
Bir bisikletçinin herhangi bir antrenman programına başladığında, kilometre geçtikçe form tutacağı beklentisi vardır. Gün geçtikçe daha hızlı olmalı, daha iyi yokuş tırmanmalı, hatta yarışlarda daha üst basamaklarda olmalıdır. Bu ana hedeflerin haricinde bir antrenman bloğunda gelişim nasıl ölçülmektedir? Bunun ötesinde, neden bir antrenman bloğunda ölçüm yapılmalıdır sorusu akla gelebilir.

Herhangi bir antrenman programında ilerlemek için genel hedefinizle ilgili olan temel ölçümlere sahip olmanız ve form seviyenizi ilerletmek için sürekli olarak belirli ölçümleri kullanabilmeniz önemlidir. Neyin ölçüleceğini ve bisikletle ilgili olarak nasıl ölçüleceğini belirlemeden önce, genel hedefinizin ne olduğunu kendinize sormanız gerekir. Dışarıda sürmüş olmak için mi biniyorsunuz bisiklete, yoksa hedefiniz olan belirli bir yarışta iyi bir performans gösterebilmek için mi? Bisiklet sporcuları genellikle zaman, mesafe, hız, irtifa ve nabız ölçmek için bisiklet bilgisayarlarını kullanırlar. Açıkça bu metrikler yeterli kabul edilir. Hedefinizi öğrendikten sonra bir temel edinmek için kullanmanız gereken belirli metriklere karar verip, egzersiz sırasında sürekli olarak performansı izleyebilir ve ardından uygun metrikleri baz alarak programınızı periyodik olarak yeniden test edip ayarlayabilirsiniz. Bu metrik veriler kimi zaman bisiklet üzerindeki sensörlerden alınırken, kimi zaman da kandan veya nefesinizden ölçülen verilerdir.

Spor türünüz ne olursa olsun ilk kural ölçülebilir hedeflere sahip olmanız gerektiğidir. Gelişmenizi takip etmek için eforunuzu ölçmenin bir yolunun olması gerekir. Ölçme ve izleme için çok sayıda yöntem vardır. Bunlardan sizin için hangisi doğruysa, hedeflerinize ve kısmen de bütçenize uygun olanı seçmek öncelik taşır. Cihazlarınızın kaydettiği verilere erişmeniz çok güzel, ancak antrenmanınızı daha iyi analiz etmenize ve hedeflerinize daha kolay ve verimli şekilde ulaşmanıza nasıl yardımcı olabileceğini anlamanız gerçekten işe yarar. Uzun yıllar boyunca, bisiklet performansı üzerine gelişen tüketici teknolojisi, başlangıçta ne kadar hızlı bisiklet sürdüğümüzü bize aktarmak için bisiklet bilgisayarlarından oluşan tek bir göstergeyi içeriyordu. Çok geçmeden nabız monitörlerimiz çabalarımıza ışık tutmaya başladı. Sonra, yavaş yavaş güç ölçen cihazlar (powermetre) sahneye çıktı, bize ne kadar iş yaptığımızı net olarak göstermeye başladı. Günümüzde, her geçen sezon toparlanmayı hızlandırmamıza, daha hızlı ilerlememize ve antrenmanlarımızı optimize etmemize yardımcı olan metrikler, sensörler ve akıllı telefonlarda muhtelif özelliklerde uygulama patlaması yaşanır oldu. Bazılarını erkenden edinmek faydalı olabilir. Ancak kimisini beklemek ve görmek gerekir.

"Nasıl hissettiğinize dikkat ederek, veriler olmadan da işinizi aslında gayet iyi yapabilirsiniz," diyor Hunter Allen (Peaks Coaching Group kurucusu). Ancak sensörlerden gelen veriler "neyi-nasıl" hissettiğinizi anlamanıza yardımcı olabilir ve gelişiminizin ilerlemesini sağlamak için doğru yönde gerekli adımları atmanızı ister.

Öncelikle, herhangi bir anda ne kadar rahat veya ne kadar sıkı çalıştığınızı ölçmek ve ▶



Antrenmanın ilk kuralı ölçülebilir hedeflerinizin olmasıdır

değerlendirmek için kullanabileceğiniz araç ile ölçeklere bakalım. Bu yazımızda bisiklet üzerindeki temel sensörlerin ve içimizdeki süregelen fizyolojik hareketlerin ne anlama geldiğini daha iyi anlamanız için en sık kullanılan bisiklet metriklerini vurgulamak istedik.

Rate of Perceived Exertion (RPE)

RPE, Türkçe çevirisiyle "algılanan zorlanma oranı" efor derecenizi ölçmenizin en kolay yoludur diyebiliriz. Daha basit bir ifadeyle ne kadar zorlanma hissettiğinizin bir ölçüsüdür. 1 ile 10 arasında 1 ölçekte bir arkadan esen rüzgâr ile düz bir yolda sakince ilerlemek iken, 10 seviyesi tam güçte maksimum kapasitede sürüşe denk gelir. Sayılar, yaptığınız aktiviteyi ne kadar kolay veya zor bulduğunuzu derecelendirmek için kullanılan tanımlamalar ve duygular ile ilgilidir. Koltukta otururmuş kadar rahatsanız 1. kademede sürüyorsunuz demektir. Sürüş bilinçli düzeyde hızlı ama yine de kolayca konuşabiliyorsanız 5. kademeye denk gelir.

Bazı antrenörler, eforunuzu değerlendirmek için nefesinizi izlemenizi önerir. Kaslarınız daha yoğun çalıştıkça oksijeni daha zor kullanır, böylece nefes alma oranı ortaya konan işin doğrudan bir göstergesi olur. Şarkı söyleyebiliyor veya şiir okuyabiliyorsanız yeterince sert pedal çevirmiyorsunuz denebilir. Araştırmalar, RPE'nin gerçek eforunuzu herhangi bir zamanda ölçmek için herhangi bir bilimsel ekipmanla benzer bazda çalıştığını gösteriyor, ancak size daha fazla şey anlatmıyor. Mesela, derin nefes alıp veriyor ve bacaklarda yanma ile savaşıyor olabilirsiniz ya da büyük miktarda güç tüketirken zincirinizi koparacakmış gibi hissediyor olabilirsiniz. Antrenman amaçlı olarak bu iyi bir fikir olabilir, çünkü kendinizi hissederek çalışıyorsunuz. Ancak, kıyaslamak için başka metrikleriniz yoksa ilerlemenizi ölçmeyi zorlaştırır. RPE iyi bir araçtır, ancak ilerlemeyi izlemede ciddi iseniz birden fazla metrik kullanmanız şarttır. Bu sebeple tek başınayken elimizdeki en zayıf metrik olarak değerlendirilebilir.

Heart Rate Monitor (HRM)

Eforunuz arttıkça kalp kasınız oksijen ve besin açısından daha zengin kan pompalar. Sonuç olarak kalp atış hızınız yükselir. Kalp atış hızını ölçen göğüs bandınız dakika başına kalp atım hızınızı (BPM) ölçerek ne kadar sıkı çalıştığını size aktaracaktır. Gücünüzü ölçmenin en objektif yolu powermetre cihazı olabilir, ancak kalp atış hızı da vücudunuzun bisiklet üzerindeki etkisine daha yakından bakmak için emin bir yoldur. Sonuçta toplam güç ölçümü ile yaptığınız işi anlamanın anahtarıdır. Kalp atış hızı vücudunuzun tüm çalışmalara nasıl tepki verdiğine dair derin bir bakış sağlar. Örneğin, ortalama güçten daha düşük bir güçle bisiklete biniyorken, yine de maksimum eforla sürüş yaptığınızı hissedebilirsiniz. Kalp atış hızınızı gerçek zamanlı olarak okuyorsanız bunu daha objektif olarak ölçebilir ve gerçekten tam güç sürüş yapıp yapmadığınızı veya hissiyatınızın size oyun oynamadığını kontrol edebilirsiniz.

Genel olarak nabız monitörü mükemmel bir ekipmandır, ancak birkaç olumsuz yanı vardır. Ne kadar kahve içtiğinize bağlı olarak, kafeinden dolayı nabzınız yukarı ya da aşağı doğru sürüklenebilir. Hava sıcaklığı, hidrasyon

PERFORMANS METRİKLERİ
Yalnızca güç çıkış rakamlarınızı ölçmez.Ayrıca egzersizlerinizi ve yorgunluk seviyenizi değerlendirerek, yarış performansınız üzerine tahminlerde bulunabilir.

METRİK BİLİMİ
Power-metreler bazı numaralar ortaya koyuyor, ama onlardan en iyi şekilde faydalanmak için bir bilim dalı var: Metrik.

Ölçüm sadece bisiklet üzerindeki cihazlarla yapılmaz. Laktat seviyesi, hematokrit, yakılan kalori, atılan ter bile metrik birer veridir

durumunuz, kandaki plazma hacminiz, ne kadar dinlenik olduğunuz, hatta kadınların regl dönemi bile bu veriyi etkiler. Böyle durumlarda nabız ve RPE'yi eşleştirmek size daha eksiksiz bir tablo sunabilir. Sürüş anında yoğunluğu artırdığınız an ile kalp atış hızınızın ekrana yansıma anı arasında biraz gecikme süresi vardır, bu nedenle maksimum efor uygulanan kısa intervaller için en iyi araç değildir. Öte yandan fiyatının uygun olması halen onu popüler kılmaktadır.

Nabız monitörleri, kalori çıkışının ölçülmesi söz konusu olduğunda da sınırlamalara sahiptir. Çünkü kalp atış hızı ile kalori yakma arasındaki ilişki, üst vücudu dominant olarak kullanan egzersizlerin (yüzme gibi) olmadığı bisiklet branşında farklıdır. Üst vücut egzersizinde iş gücü ya da harcanan kalorilerde büyük bir artışla uyumlu olmayan, yapay olarak yüksek bir nabız cevabı alırsınız. Yüzerken kalp atış hızı tepkisi daha düşüktür, böylece kalp atış hızının yakılan kaloriye dönüştürülmesine yönelik standart formüller gerçek kalori tüketimini sadece tahmin edecektir.

Güç (Power in Watt)

Günümüzdeki en önemli bisiklet metriği ile devam edelim. Sürüşünüzü daha iyi anlamak ve performansınızı artırmak için kesinlikle vazgeçilmez bir araç olduğunu vurgulayalım. Güç, enerjinin zaman içinde watt olarak ölçülen sayısal değeridir. Doğal olarak bu enerji seviyesi efora bağlı olarak dalgalanır. Objektif doğası gereği, iş oranınızı analiz etmenin ve antrenmanınızı geliştirmenize yardımcı olmanın en doğru yolu budur.

Güç verisi ile antrenman genellikle fonksiyonel eşik gücünüzün etrafında dönen, bir saatlik bir sürüş için üretebileceğiniz watt miktarıdır ki bu da form seviyeniz için temel bir kriterdir. Bu konuların uzmanı Hunter Allen'a göre FTP'nizi belirlemek için ortak bir protokolde 20 dakikalık tam güç sürüş yapmak ve ortalama watt değerinin %95'ini almak

Nabız ve güç verileri önemli form ölçümleridir, ancak bunlardan daha fazlası var

ACCELL BİSİKLET SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
Türkiye Distribütörü ACCELL BİSİKLET

yeterlidir. Güç verisi kalp atış hızından daha hassas olsa da, kalp atış hızı vücudunuzun yaptığı işi temsil ettiği için ikisini beraber analiz etmek faydalı olacaktır. Kalp atış hızınız, güç çıkışınıza bağlı olarak yükselmeli ve düşmelidir. Bir antrenörden veya bir programdan destek alacaksanız powermetre iyi bir yatırımdır. Fiyatları ucuz olmasa da bu yatırımı yapmaya değecektir.

Hem güç verisi hem de kalp atış hızına bakarak sürüş yapmak daha verimli hale gelmek için en makul yoldur. Bu daha az enerji harcayarak daha fazla iş yapabileceğiniz anlamına gelir. Benzinli bir otomobil, belirli bir hızda daha az yakıtla seyahat edebilir. Ekonomik sürüşü öğrenmek için her iki veriyi de ekranda görmek sizi bu konuda daha başarılı kılacaktır. Sabit güçte daha uzun süre gitmek asıl hedeftir.

Hız ve Kadans

Bisikletine bir Garmin vb. cihaz alanların genelde ilk sahip oldukları sensörlerdir. Hızınızı takip edecek bir hız sensörü edinince pedal çevirdiğiniz sürece gerçek zamanlı bir veri elde edebileceksiniz ve bunu da uyumlu bir ANT+ ünite veya akıllı telefondan izleyebilirsiniz. Evde klasik trainer kullananlar için faydalı olabilir. Ancak artık akıllı ve interaktif trainerlardan bu veriler zaten alınıyor.

Profesyonel bisikletçilerin pedal çevirirken bacaklarının nasıl mükemmel bir döngü içinde olduğunu fark ettiniz mi? Aklımıza Chris Froome geliyor gibi ilk başta. Bu döngüyü ölçmek için kadans sensörü kullanılır. Pedalın toplam bir dönüşü bir devirdir ve mevcut kadansın bir göstergesi olarak dakika içindeki dönüş sayısı hesaplanır. Hızlı ve yavaş kasılan kas lifleri arasındaki farkın araştırılması ile ilgilenenler için değerli bir metriktir. Pedala uygulanan genel kuvvetinizi artırmanızı sağlamak için sağlam bir yoldur. Her sürüş türünün ideal bir kadansı vardır. Kendinizi buna alıştırarak doğru pedal devrine alışmanız kolay olacaktır. Anlık pedal devrini göstergeden bakarak veya genel ortalamanızı sürüş sonunda inceleyerek bu konuda yol alabilirsiniz. Düşük kadans bacak kasına, yüksek kadans nabza yük getireceğinden dolayı kendi fizyolojinize uygun dengeli noktayı tecrübe ederek bulmak da size kalıyor.

Hangi parametrenin nasıl ve ne şekilde ölçüleceğini öğrenmeden önce asıl hedefinizi belirlemek işinizi kolaylaştırır

Training Stress Score (TSS)

Kendinizi geliştirmek için herhangi bir sezon boyunca antrenmanlarınızın uzunluğunu ve yoğunluğunu izlemek önemlidir. "Antrenman stres skoru" veya kısaca TSS, herhangi bir antrenman rejiminin kalbinde yer alarak her bir antrenman seansının ve sonraki antrenman bloğunun neden olduğu yorgunluk hakkında bilgi verecek bir metriktir. Antrenman hacmi arttıkça, antrenman periyodu uzadıkça TSS sürekli olarak artırılabilir ve daha sonra belirli olaylara hazırlık olarak toparlanma sağlamak için azaltılabilir. Belirli bir antrenmanın yoğunluğu, belirli antrenmanın FTP ile ne kadar ilişkili olduğunu gösteren IF (Intensity Factor) kullanılarak da izlenebilir.

Hemoglobin

Bisiklete binmek büyük ölçüde aerobik bir aktivitedir. Bu yüzden içinize alabileceğiniz tüm oksijene ihtiyacınız vardır. Ayrıca çalışan kaslarınıza oksijen taşımak için bol miktarda hemoglobine ihtiyacınız vardır. Hemoglobin

düzeyleriniz ne kadar çalıştığınıza bağlı olarak değişir. Çok ağır antrenman hemoglobini azaltabilir, bu da kalbinizin ve akciğerlerin daha çok çalışması gerektiği anlamına gelir. Bazı uzmanlar hemoglobin seviyesini izlemenin yeterince dinlenip dinlenemediğinizi anlamanıza yardımcı olabileceğini düşünmektedir. Bunu anlamak için hemoglobin seviyenizi kalp atış hızınıza göre referans alabilirsiniz. Sabah kalp atış hızınız yüksekse ve hemoglobininiz düşükse recovery zamanıdır. Hemoglobin seviyelerini bir kan testi ile ölçebilirsiniz. Ancak bu test sonuçlarınızın geri gelmesi için günler (veya daha uzun) sürebileceğinden bu metrik veri uygunsuz ve pahalı iken, gerçek zamanlı değildir. Yakın zamanda piyasaya sürülen taşınabilir hemoglobin monitörü olan cihazlar bu veriyi daha kullanılır hale getirebilir. Sadece parmağınız üzerinde bir sensörün kayması hemoglobin konsantrasyonunuzu okumasına yeterlidir.

Laktat Seviyesi

Laktatın düşman olmadığı, yüksek yoğunluklu eforlarda önemli bir yakıt kaynağı olduğunu biliyoruz. Ayrıca, limitlerinizde sürerken bacaklarınızı yakan laktik asit değildir. Kas hücrelerinizde artan asit kasların çalışmasına ket vurmaya başlar. İşte bu durumun başladığı yere laktat eşik (LT) seviyeniz denir. Laktat eşiğiniz form seviyenizle hareket eden, siz form tuttukça yükselen, antrenmanı bırakınca düşen bir dönüm noktasındadır. Kan-laktat seviyenizi bilmek, nerede pik yaptığını öğrenmek ne zaman pedala yüklenmeniz gerektiğini veya ayağınızı ne zaman gazdan çekmeniz gerektiğini belirtir. Laktat eşik testleri kalp atış hızını ve / veya gücü ölçtüğünüz 20 dakikalık, tam zamanlı egzersizlerle yapılır. Eşiğinizin nerede olduğunu belirlemek için oldukça iyi bir yöntemdir, ancak gerçekleştirmek zor olduğu için %100 bilimsel değildir. Laboratuvar testleri pratik değil ve pahalıdır. Ancak, laktat seviyenizi kalf kasına takılan bir optik sensörle gerçek zamanlı olarak veren yeni nesil cihazlar işini ciddiye alan antrenörler ve hocalar tarafından kullanılıyor çoktan beri. Teknoloji ilerledikçe sensörler, cihazlar ve yeni teknikler sektöre daha fazla veri taşımaktadır. Yeteneklerinizi ve hangi alanları geliştirmeniz gerektiğini net bir şekilde masaya yatırın, gerekirse profesyonel yardım alın. İyileştirmelerin ne zaman gerçekleştiğini anlamanıza yardımcı olmak için tüm metriklerinizi özenle takip edin. Zaman içinde formunuzu geliştirerek hedefinizdeki o büyük güne hazır olacak şekilde antrenman yapın. Güç sizinle olsun...

Son 10 yılda antrenman metrikleri oldukça değişti. Sporcular için deneysel teknikler bile geliştirildi

ATEK BİSİKLET
Hayat Pedallayınca Güzel

İTALYAN ZARAFETİYLE PINARELLO STOKLARIMIZDA

PINARELLO GAN-105

PINARELLO GANS-ULTEGRA

TEAM sky

Prof. Dr. Ali Nihat Tarlan Cad. 27/1
Bostancı - İstanbul
0216 416 00 34
www.atekbisiklet.com

PARADAN HABER VER!

Yazı **RICHARD MOORE** İllustrasyon **17TH & OAK**

Bilet satışı yahut yayın geliri olmadan, pro bisiklet takımları her zaman masrafları karşılayan sponsorlara bağımlı. Ancak bu model çok uzun soluklu değil ve sporun finanse ediliş şeklinin değişmesine yönelik çağrılar giderek artıyor. *Cyclist* ortaya atılan fikirleri inceliyor

"İnanıyorum ki bisiklet iş modeli işlevini kaybediyor" diyor Trek-Segafredo takım menajeri Luca Guercilena. Vuelta a España'nın 10'uncu etabının start kenti Salamanca takım otobüsünden inen bisikletçileri, bisikletlerine atlayıp Plaza Mayor'ın ihtişamı arasında imza törenine doğru ilerlerken, Guercilena anlatıyor.

Manzara parlak güneş ışığıyla aydınlanıyor. Birkaç bini bulan oldukça büyük bir kalabalık var. Genel resme bakarsak, yarış ve bisiklet sporu sıhhatli bir portre çiziyor. Yarış atmosferi ise zevkli ve cazip. Bu da Guercilena'nın sözlerini daha sarsıcı hale getiriyor.

Ancak bu parlak etiketi kazımak ve altındaki daha az çekici resmi görmek için fazla çaba sarf etmeye gerek yok. Örneğin; bir yıl önce, Trek-Segafredo ile birlikte Vuelta'da yer alan iddialı ekiplerden biri de ilk sezonunu geçiren Aqua Blue Sport'tu.

İrlanda'nın Pro-Kıta seviyesindeki ilk takımı olmaları kadar Aqua Blue Sport, online olarak ekipman ve bisiklet giysileri satmasıyla yenilikçi bir iş modeline sahipti.

“Takımımın arkasındaki takım aracında oturmanın verdiği hazzı çok az şey verebilir ama bisiklet sporu tepeden tırnağa çürük

Takımın amacı dört yıl içinde takım giderlerinin tamamını online satış sitesinden karşılamaktı, ki bu da bir devrim anlamına gelecekti: Bütünüyle sponsora bağımlı olmayan bir bisiklet takımı.

Proje iddialı görünüyordu, ancak proje başlangıcı gibi hızla ve aniden dibi gördü. İronik olarak takımın arkasındaki güç Rick Delaney, 12 ay sonra, Stefan Denifl'ın Vuelta'da takım adına etap kazandığı günün yıl dönümünde, takımın kapandığını duyurdu.

Bisiklet dünyasında takımlar gelip geçici, ancak bir takımın faaliyetlerine sezonun ortasında son vermesi oldukça nadir görülen bir hadiseydi. Tatsız haber, Aqua Blue'nun en büyük hedeflerinden biri olan Britanya Turu'nun başlangıcından altı hafta önce geldi. Dahası takımın arkasındaki şirket - çevrimiçi perakende satış mağazası - yarışın sponsorlarından biriydi, Delaney takımın Britanya Turu'nda yarışacak olmasının kendisine 50.000€ 'ya mal olacağını söylüyordu.

Tuhaf bir şekilde, bunun anlamı sekiz etaplı yarışta Aqua Blue Sport ismi gözükecek ama takım bisikletçileri yarışta yer alamayacaktı. Sporun ya da iş modelinin ne denli acımasız bir doğaya sahip olduğunun altını çizmek için organizatörlerin kısa sürede yarışacak yedek bir takım bulmayı başarmalarına bakarak görmek mümkün. Team Wiggins ilk olarak davet alamadıklarına çok üzülmüştü ama Aqua Blue'nun boşluğunu dolduracak olmaktan büyük mutluluk duydular.

Aqua Blue'nun batışı

Takımın kapanması için tek bir geçerli sebep yoktu. Ancak problemler fırtınası sonucunda ortaya çıkan sebepler arasında, ekipmanla yaşanan sıkıntılar ve takımın başka bir ekiple birleşme ihtimalinin gerçekleşmemesi gösteriliyor. Ancak en büyük yarışlara giriş için belki de en büyük engel sistemin kendisiydi – ya da sistem eksikliği.

Geriye bakacak olursak, Pro-Kıta kategorisinde yeni ve kendini kanıtlamamış bir takım olan Aqua Blue'ya ilk yılında bir büyük turda (Vuelta) yarışması için özel izin verildi. Bu sezon UCI tarafından kabul edilmiş 27 Pro-Kıta takımı vardı ve bu takımlar arasındaki rekabet oldukça yoğun geçti. Pro-Kıta tüm büyük yarışlara giriş garantisi verilen dünyanın en iyi 18 WorldTour takımının altındaki seviyedir.

Pro-Kıta seviyesinde ise böylesi bir garanti yok. Ancak en iyi kadroya sahip Fransız takımları Tour de France için, en iyi İtalyan takımlar Giro d'Italia'da ve en iyi İspanyol takımlarından bazıları Vuelta'da verilen özel davetle bu boşluğu dolduracaklarından emin olabiliyor. İrlanda'dan bir takımın ise dilek tutarak, en iyisini ummaktan başka yapacağı hiçbir şey yok. Bu şartlar altında, Delaney'nin bahsettiği gibi bir takıma sponsor olmak kumar değil.

Delaney, Aqua Blue'yu kapama kararı aldığında, sistemin işleyişi hakkında konuşma gereği hissetti. Delaney yeni bir takım kurmak üzerine 2016'da görüştüğü bisikletin yönetim organından işitilen tüm cesaretlendirici sözlere karşın yönlendirme konusunda UCI'nin tavsiye eksiğini vurguluyor. Kısa süre önceyse Delaney, "UCI'a takımların yarışlara davetiye alma prosedürü ile ilgili rahatsızlığımı belirttim. Takımların puan sistemine sahip bir ligde rekabet etmesi gerekiyor ama bu hiçbir zaman olmayacak" dediğini söylüyor.

"İlk yılımızda İsviçre Turu'nda yarıştık ve bize maliyeti €20,000'ydu" Delaney ekliyor. "Bir etabı kazandık, ama bu yıl yarışa geri döndüğümüzde, bir kez daha €20,000 ödememiz gerekliydi. Üstelik bir takıma yılda €2.73m yatırım yapıyorken. Sonra da Amstel Gold Race'de yarışabilmek için 10 bin dolar ödememiz istendi."

"Bu tiksinç bir spor" diyor Delaney. "Beni bağışlayın, tiksinç bir spor değil ama yönetiliş biçimi gerçekten tiksinç. Takımımın

arkasındaki takım aracında oturmanın verdiği hazzı çok az şey verebilir ama bisiklet sporuna tepeden tırnağa çürük bir anlayış hakim."

Delaney, prensip olarak yarışlara katılım parası alınmaması gerektiğini iddia ediyor. Delaney'nin iddia ettiği şeylerden biri de şeffaflık ve açıklığın olmadığı. Sistem görüldüğü gibi gizli kapaklı. Delaney eğer Giro'da yarışmak bir bedel ödemeyi gerektiriyorsa, bu bedeli herkesin bilmesi gerektiğini düşünüyor. Ancak bu sayede ödenecek meblağının değip değmeyeceği konusunda ticari bir karar alabileceklerini ekliyor.

"Takımı kapama konusunu tüm hafta sonu düşündüm ve pazartesi sabah altıda uyanıp, bombanın pimini çekme kararı aldım" diyor Delaney. "Bisiklet benim tutkum oldu ve son iki yıl rüya gibiydi, bu yüzden bu işe isteksiz girmedim. Milyonlar harcadım, iki yıl boyunca 42 insana iş imkanı sağladım ve kimsenin sözleşmesini feshetmedim."

Delaney'nin takımı beş bisikletçi ile 2019 senesine uzanan kontrata sahip, ama Delaney eğer beş bisikletçi gelecek sene kendilerine iş bulamazsa sözleşmelerini karşılayacağının sözünü vermiş.

Online alışveriş sitesi hayatına devam edecek ve Delaney bu projenin bir gün başarıya ulaşacağından emin. "Bu son derece hırslı olduğumuz bir proje, pek çok önyargıyı kırdık ama hala gitmemiz gereken yollar var. İlerleme kaydediyoruz."

Delaney asıl rüyasının online alışveriş projesinin bir gün Aqua Blue Sport'u tekrar spora döndürebilecek, sağlam ve stabil yapıya ulaşması olduğunu belirtiyor.

"Hiçbir şey olmadan, bir takım kapanır bir diğeri açılır diyemeyiz" diyor Guercilena. "Bu bir problem, takımlar kapanmamalı'

Reklam molası

Delaney'nin takımı kapama kararı almasından birkaç gün sonra Salamanca'da sürdürdüğümüz Luca Guercilena ile sohbetimize geri dönüyoruz. Guercilena da Delaney'e benzer şeylerden şikayetçi. Sorun şu ki, 100 yıldan uzun süredir var olan ve bir şekilde işe yarayan pro bisiklet modeli 21. yüzyılda artık takımların amaçlarını karşılamakta yetersiz kalıyor.

Profesyonel bisiklet, medya endüstrisinin uzun yıllar boyunca reklam konusunda yüzleştiği bir sorunla karşı karşıya. Bir diğer paralellik de, medya müşterileri daha fazla içeriğe ücretsiz olarak ulaşmayı umuyor, tıpkı bisikletseverlerin de sevdikleri sporun ücretsiz olmasını talep ettikleri gibi. Ancak en büyük soru sponsorluk modeliyle ilgili.

Reklam farklı bir alana taşındığında – markaların yaymak istediği mesajı insanlara aktarmak için bir bisiklet takımına ihtiyaç duymadığında, tıpkı artık gazetelere ihtiyaç duymadıkları gibi – bunun yerini ne alacak?

"Hiçbir sponsor için formada yalnızca logolarının olması başlı başına yeterli gelmez" diyor Guercilena. "Yıllarca bize UCI'ın takımları uzun vadede ayakta tutabilecek bir sistemi hayata geçireceği anlatıldı, çünkü gerçekliğe baktığınızda sponsorlara çok fazla bağımlıyız. Bir sponsor projeden ayrılma kararı verdiğinde, avuçlarınızın içi boş kalıyor."

"Yirmi yıl önce sponsorlar açık bir şekilde ve net projelerle geliyordu. Şimdilerde daha fazla paranın bu spora yatırıldığını okuyoruz ama bu yanlış. Eğer firmaların bisiklet sporuna yatırdığı parayı ve karşılığında ne aldıklarını iyi analiz edersek, geçmişle karşılaştırılamayacak rakamlar ortaya çıkar.

"Hiçbir şey olmadan, bir takım kapanır bir diğeri açılır diyemeyiz" diye ekliyor Guercilena. "Bu bir problem, takımlar kapanmamalı. Bisikletin büyüme hızıyla, şu anda 40 WorldTour takımı olmalıydı ama 16 ya da 18 tanesini zorlukla ayakta tutabiliyoruz."

Takımların hayatta kalmakta zorlanmasının sebeplerinden biri de reklam endüstrisinin uğradığı değişim ve bu değişim devam ediyor. Bir diğeri de takımı ayakta tutmak için gerekli meblağın artmış olması. 2015 yılında bütçesi en yüksek takımın 10

DEĞER NASIL DÜŞÜYOR

Bisiklette başarı hayatta kalmak için garanti değildir. Bunun için bu yıl en fazla galibiyet alan takımın menajerine kulak vermek yeterli

Profesyonel bisikletin paradokslarından biri de başarının başarısızlık doğurabildiğidir. 2011 yılında devam etmelerini sağlayacak bir sponsor bulamadıkları için dünyanın en verimli takımı HTC-Highroad kapanmak zorunda kaldı.

Yedi yıl sonra Quick-Step Floors diğer takımlardan daha fazla yarış kazandı ama aynı krizle o da yüzleşmek zorundaydı. Çünkü başarı arttıkça bisikletçilere ödenen maaşlar da artıyor ve bu sürdürülebilir değil. Ve eğer takımlar kendilerini bir üst seviyeye taşıyan bisikletçilerini kaybederse, karşılığında tazminat almıyorlar.

Quick-Step Floors'un başındaki adam Patrick Lefevere, diğer sporlarda kullanılan ama bisiklet takımları için çalışmayan bir modeli ekliyor. "Eğer 2000'lerden beri ayakta kalabilen takımlara bakarsanız, 100'den fazla genç bisikletçiyi bu spora kazandırdığımı görürsünüz."

"Eğer genç bir çocuğa €50,000 veriyor ve o da sizi iki yıl sonra terk ediyorsa, elinizde hiçbir şey yok demektir. Bu durum futbolda ve diğer spor dallarında oldukça farklı. Bisiklet takımı olarak ise hiçbir hakkın yok, bu nedenle eğer şanslıysan giderken teşekkür eden ve güle güle diyen bisikletçilere sahipsinizdir. Hepsi bu."

Lefevere kadrosunda çeşitli yıldızlara sahip – Julian Alaphilippe, Philippe Gilbert, Bob Jungels, Elia Viviani ve Zdenek Stybar bu isimlerden birkaçı. Ancak geriye çekilerek, ikinci sponsor olma kararı alan Quick-Step'in yerini doldurabilmek için 2019 sezonda güçlükle bir ana sponsor bulabildiler.

"Bu bisiklet sporunun ta kendi" diyor takıma bu yıl katılan Michael Mørkøv. "İhtiyacınız olan parayı elde etmek her zaman güçtür. Şaka gibi görünebilir ama Patrick Lefevere son yedi yılın en başarılı takımının sahibi. Harika bir sezonu geride bıraktı ama yine de sponsor bulma güçlüğüyle karşı karşıya kaldı. Bisiklet organizasyonu yıllar önce farklı yapılmalıydı. Bütçelerinin sponsorlara bağlı olması takımları zayıf yapıyor."

milyon sterlini vardı. Şimdilerde Team Sky'ın 34 milyon sterlin civarında bir bütçesi var ve diğer takımlar da benzer bütçeleri yakalama çabasında. Elbette takımların kendi gelir akışlarını kurmaya çalışmaları şaşılacak bir durum değil, ama soru şu ki nasıl?

"Takımların; bisikletçilerin dataları, videolar veya sosyal medya aracılığıyla bir gelir akışı elde etmenin yolunu bulması gerekiyor" diyor Guercilena. "'Bir de imaj, dolaşım ve TV hakları var ama takımlar bu süreçlerin bir parçası değiller. Ve bu nedenle kaybeden sürekli takımlar oluyor."

Net olmayan şey ise TV ve imaj hakları ile takımların kendi ürettikleri içeriklerin değerinin ne olduğu. Guercilena aynı zamanda yarışlardan elde edilen kârın bölüşülmesi gerektiğinden bahsediyor ama görünürde çok az yarış kâr elde ediyor.

"Yarışların zarar etmesinin önüne geçmeliyiz" diyor Guercilena, "ama elde edilen kârın bizimle de paylaşılması gerekli. Bisikleti diğer sporlarla karşılaştırdığınızda, akıl kârı bir spor olmadığı ortada çünkü diğer sporların tamamı elde edilen geliri paylaşıyor."

Yeni bir plan arayışı

Guercilena takım otobüsünün yanında dururken, etrafı Trek-Segafredo takım aracı, bisikletçiler ve personelle çevrili. Guercilena, tamamen takımlar tarafından karşılanan maliyetlerden etkilenmiş gibi görünüyor.

"Sporun asıl aktörlerinin neden karar alma hakkı olmadığını merak ediyorum" diyor Guercilena. "En azından eşit haklara sahip olmalıyız. Sürücülerin parasını kim veriyor? Takımlar. Otobüslerle, takım araçlarıyla yarışlara gelenler kimler? Takımlar. Yarış organizatörü olma hakkımız yok, bu anlaşılabilir ve açık. Ama şu anda hiçbir görüşümüzü paylaşma hakkımız yok. Bizden, sorgulamadan kurallara uymamız bekleniyor. İşte problem bu ve değişmesi gereken model de bu."

"Takımlara sonsuza kadar yaşama şansı verin, çünkü BMC gibi bir takımın kapandığını görüyoruz ya da tamamen değiştiğini (BMC 2019 yılında Polonyalı firma CCC tarafından devralındı), Quick-Step'in hayatta kalma savaşı verdiğini ve bir proje takımı olan Aqua Blue'nun kapandığına şahitlik ediyoruz; çünkü gelir bulamıyorlar, bu büyük bir sorun."

Ancak Guercilena'nın soruna çözüm önerisi, Delaney'ninkinden oldukça farklı. Delaney bir terfi ve düşme sistemini desteklerken, Guercilena bu öneriyi "çılgınca" buluyor. Yeni UCI Başkanı David Lappartient'in 15 takımdan oluşan bir WorldTour takımı dahilinde düşme-çıkma sistemini getirmeye yönelik reformlar konusunda kararlı olması nedeniyle Guercilena gelecekten umutsuz olabilir.

Guercelina ve diğer birçok WorldTour takım patronu oldukça farklı bir fikirden yana: Aslında ihtiyacımız olan, büyük takımların uzun yıllar boyunca büyük yarışlara girmesini garanti edecek bir kapalı lig. Bu sistem takımlara, sponsorlarla yatırımcılarla uzun vadeli bir plan satma şansı veriyor. Aynı zamanda TV hakları, imaj hakları ve diğer medya içeriklerinden gelir akışları da oluşturulacaktır - ki bu da şimdiye dek kullanılmayan ama aynı zamanda denenmemiş de bir yöntem, dolayısıyla tamamen spekülatif bir varsayım.

"Bence cevap oldukça basit" diyor Guercilena. "Kapalı bir lige ihtiyacımız var. Bu kadar basit. Başka bir şeyi tartışmaya gerek yok. NBA'i, NFL'i ve MLB'yi ele alalım: Pek çok para kazanıyorlar ve gelirleri düştüğü anda bir masanın etrafına oturarak hep birlikte bir çözüm fikri üzerinde karar veriyorlar."

"Dünyadaki diğer profesyonel sporları analiz ederseniz, Amerikan sporlarıyla başlayalım, içinde bulundukları sistem, takımlar için net yatırım ve net gelirin olduğu kapalı bir sistem ve ligler, organizatörler ve takımlar hep aynı yönde kürek çekiyor. Bisiklet sporunda ise bu tam tersi."

Richard Moore eski yarışçı, gazeteci, yazar ve The Cycling Podcast'ın kurucu ortağı.

Birçok WorldTour takım patronu aslında, büyük takımların uzun yıllar boyunca büyük yarışlara girmesini garanti edecek bir kapalı lig istiyor.

SOCRATES

DÜŞÜNEN SPOR DERGİSİ

2000'ler bisikletinin en büyük isimlerinden biriydi Fabian Cancellara. Stili, karakteri, yarış bilgisi ve dinmeyen hırsıyla fark yarattı ve neredeyse bütün meslektaşlarına üstünlük sağladı. Banu Yelkovan, Cancellara ile buluştu ve İsviçreliyle kariyerinden emekliliğine kadar birçok şey konuştu.

SOCRATES DERGİ
ARALIK SAYISI
MERKEZ KORT : EKOL

www.socratesdergi.com dukkan.socratesdergi.com

Milano'da bulunan Via Vincenzo Bellini'deki 24 numaralı kapının aralık penceresinden, şöyle bir göz ucuyla bakarsanız, tanıdık bir manzarayla karşılaşırsınız. Mütevazi ve aydınlık bir ışıklandırmaya sahip içeride, atölye tezgahının üzerine bırakılmış yarım düzine bisiklet, sergilenmek için orada değiller. Hayır, burası lüks bir mağaza değil, burası De Rosa'nın atölyesi.

Çalışma masasında oturan kır saçlı, mavi kazaklı ve bol pantolonlu beyefendi, burnunun üzerindeki gözlükten pembe sayfaları olan bir gazeteye dikkatlice bakıyor. Arkasında ise muhtemelen bir atölyeye yahut depoya açılan bir kapı var. Burada hiçbir şey alışılageldik değil.

Evet, burası sıradan bir bisiklet atölyesi de değil ve karşımızda da zaten, sıradan bir bisiklet üreticisi yok. Karşımızdaki isim, 84 yaşında olmasına karşın, bugün bile oğulları Danilo, Cristiano ve torunu Nicolas'ı, kurduğu aile şirketine denetlemeye gelen Ugo De Rosa var.

Atölyede, 1970'lerden kalma kadrolar, kaynak makinelerinin yanı başında duruyor. Tozlu bir çift klasik Campagnolo Ghibli jant seti, parlak titanyum rafların yanında asılı. Ve bir de tabi, her çeşit materyal ve renkten yapılmış bisikletler var.

Tüm bunların merkezinde ise geçmişi hatırlatan, gelecek için ise ilham kaynağı olan, tarihe meydan okumuş altı bisiklet var. Klasik olarak kabul edilen bu altı De Rosa, şirketin tarihini kelimelerin ifade edebileceğinden çok daha iyi anlatıyor. "Yeni bisikletlerimizi görüyor olmanıza rağmen" diyor Cristiano De Rosa, *Cyclist*'i atölyenin zemin katında gezdirirken...

Tarih yazan: De Rosa

Kadro üretimi konusunda çok azı De Rosa'yla aşık atabilir. *Cyclist*, De Rosa hanedanlığını oluşturan bisikletlerin ardında yatan hikayeleri dinliyor

Yazı **JAMES SPENDER**
Fotoğraf **MIKE MASSARO**

EVGENI BERZIN ZAMANA KARŞI, 1994

"Berzin'in 1994 Giro'da sürdüğü bu model, ürettiğimiz ilk aero bisikletlerden biriydi" diyor Cristiano De Rosa. "3T parçaları ile çelik Columbus borular kullandık. Borular son derece dardı ve alın borusunda bir kaplama vardı. O zamanlar aerodinamik üzerine yalnızca fikirler yürütüyorduk. Alın borusunu şöyle yapalım, bakalım nasıl bir geri dönüş olacak."

Berzin'in bisikletinin alın borusunun ön ucuna, üçgen şeklinde sac parçası lehimlenmiş. Alın borusunun arkasında ise yalnızca iki buçuk santimlik boşluk bırakılmış. Aerodinamiğe yönelik bisiklet üzerinde yapılan diğer çalışmalar ise muhtemelen daha başarılı. Orta boru ile çeki borusunu birleştiren arka boru (seatstays) sanki rüzgarı bıçakla kesecekmişçesine ince profilli (şirketin en hafif borusu, 0.4mm'ye kadar inceliyor.) Columbus Genius alt boru ile sele borusunun aerofil profili, eşleştiği üst boru profiliyle, işlevselliği tartışılır, oldukça uyumlu görünüyor. Ancak Giro'nun 8'inci etabı, 44km'lik zamana karşıda en yakın rakibini ortalama 25 hız ile bir dakika, 16 saniye geride bırakan Berzin'e fark eden bir şey yok. 18'inci etabın hikayesi de benzerdi: Berzin TT'de Miguel Indurain'i 20 saniyeyle geride bıraktı.

EDDY MERCKX, 1974

Ugo De Rosa, Raphael Geminiani ve Gianni Motta'dan Rik Van Looy ve Francesco Moser'e kadar uzana efsane isimlere bisikletler yaptı. Şüphesiz, markanın efsanevi statüsü Eddy Merckx için çalışmaya başlamasıyla kazandıldı.

"Babam resmi olarak, 1973 ve 1978 yılları arasında Merckx'in bisikletlerini yaptı. Merckx onu gittiği her takıma götürdü – Molteni, Fiat, C&A – babam aynı zamanda onun mekanikeriydi. Bana bir keresinde Merckx için yılda 50 kadro ürettiğinden bahsetti, çünkü Eddy geometri konusunda takıntılıydı. Alın borusu 1mm uzun olduğu için yeni kadro yaptırıyormuş. Ancak artık durum farklı. Takımlar Ugo'ya bisiklet için ödeme yapıyorlar. 1974 sezonunda Eddy'nin Fransa Turu'nu, Giro d'Italia ve Dünya Şampiyonası'nı (üçünü bir arada kazanan tarihteki ilk bisikletçi) kazanırken kullandığı bisikletlerden biri olan bu bisiklet ise yüksek bir meblağa denk geliyor.

"Pek çok yarışçı gibi, Eddy de her zaman ekipmanlarından avantaj sağlamanın yolunu arardı. Eddy, babamdan aynakol yaprağı, sele borusu ve fren kolları gibi parçalardan fazla ağırlıkları atmasını istemişti. De Rosa'nın kalp logosunun ortaya çıkışı da böyle oldu. Babam orta göbeğin alt kabuğuna üç tane delik delmiş. Daha sonra zaman içinde kalp şekli haline gelen bu üçgen, Eddy'e o zaman 5 gram kazandırdı!"

TITANIO, 1994

"Babam titanyumu 1990'larda denedi – öncesinde varsa yoksa çelikti – ve 1994'te titanyum bisikletler üretmeye başladık. Bu bisiklet Gewiss-Ballan takımının Rus bisikletçisi Evgeni Berzin'e aitti. Bu bisiklet ile 1994 Giro d'Italia'da zafere pedalladı."

Titanio, profesyonel seviyede yarış koşan ilk titanyum bisiklet değil – Greg LeMond'un Team Z takımı 1991 Fransa Bisiklet Turu'nda Merlin Extra Light titanyum kadro ile koştu ve Birmingham merkezli bir şirket olan Speedwell, 1970'li yıllara kadar uzanan titanyum kadrolar üretti. Ancak Titanio'yla De Rosa benzersiz bir başarı yakaladı.

Gewiss 1994 sezounda, bu bisikletlerle, 40 zafer kazandı. Galibiyetler arasında, Giorgio Furlan tarafından kazanılan Milan-San Remo, bir diğer Berzin imzalı zafer Liège-Bastogne-Liège ve Moreno Argentin öncülüğünde elde edilen Flèche Wallonne'da 1-2-3 derecesi vardı.Genç Lance Armstrong da aynı yarışta Titanio'yla ikinci ve dördüncü olabildi.

"Bizim için harika bir bisikletti. Babama sorarsanız, size favori malzemesinin titanyum olduğunu söyleyecektir. Tüm titanyum kadrolarımızı Cusano'da yapıyoruz. Kardeşim Danilo tasarımı yaptıktan sonra kadro Alessio ve oğlum Nicholas tarafından üretiliyor. Ugo, Nicholas'a ve Alessio'ya en iyisini yapmayı öğretti. Ancak Nicholas henüz 25 yaşında. Sanırım bu onu, dünyanın en genç titanyum kadro üreticilerinden biri yapıyor."

CLASSICO, 1956

“ Bu bisiklet Cusano Milanino’da (fabrika lokasyonu) yaşayan bir adamdan geldi. Büyükbabası babamın bir müşterisiymiş ve bu bisikleti 1955 ya da 56’da Ugo’dan satın almış. Büyükbabası öldüğünde bisiklet torununa miras kalmış, ancak torunu bisiklete, büyükbabası kadar sıcak yaklaşmamış. Bana geldi ve “Elimde hangi model olduğunu bilmediğim bu eski bisiklet var ve yeni bir bisiklet satın almak istiyorum” dedi.

“Bisikleti görür görmez hemen, ‘Bunu bana satmak mı istiyorsun?’ dedim. ‘Aileme sormam gerek’ dedi ve ertesi gün, Bora jantlı ve Campagnolo Super Record EPS’li Protos ile takas edebileceğini söyledi. Ben de ‘Tamam, çok teşekkür ederim’ dedim. O çocuğu hala Protos’a binerken görüyorum.”

Nasıl baktığınıza bağlı olarak farklılık gösterse de, her iki taraf için de karlı bir takas. Cristiano benzer klasik çelik kadronun Japonya’da 61 bin TL’ye alıcı bulduğunu söylüyor. De Rosa’nın modern yarış bisikleti olan amiral gemisi Protos’a yakın bir bedel. Cristiano, Campagnolo Gran Sport arka artırıcının, gidondan vites değiştirme özelliğinin yerine ortaya çıkışından bugüne yarattığı etki karşısında hayrete düşüyor.

MERAK, 2000

“Babamın amcası motosiklet mekanisyeniydi ve o günlerde, II Dünya Savaşı’ndan hemen sonra, bisiklet ve motosikletin kadro inşa metotları benzerdi. Babam amcasından çok şey öğrendi ve henüz daha çok genç bir yaşta çelikten yarış bisikletleri yapmaya başladı. Artık tüm malzemelerden bisikletler üretiyoruz ama 1990’ların ortasında alüminyum tercih ediliyordu.

”Alüminyumun önemi, Lance Armstrong’un Tour de France’ı karbon fiber Trek OCLV 5200’yle ‘kazanmasıyla’ azalmaya başladı ama bu, Romans Vainsteins’in bu özel Merak’ı kullanmasına engel değildi. Letonyalı, Fransa’nın Plouay kentindeki 2000 Yol Yarışı Dünya Şampiyonası’nda sürpriz bir zafer kazandı. Vainsteins, Polonyalı bisikletçi Zbigniew Spruch’u ve üç kez gökkuşağı mayoyu sırtına geçiren Oscar Freire’yu 269km’lik parkurda geçerek zafere ulaştı. Yarışı 42.7kmh ortalama ile bitiren Romans Vainsteins, bitiş çizgisindeki düelloda 70kmh’a kadar ulaştı.

35TH ANNIVERSARIO, 1988

"De Rosa markası üç jenerasyon gördü ama Ugo sahip olduğum tek babam. Ugo şirkete henüz daha 20 yaşındayken hayat vermiş. Çocukken evimizin altında bir laboratuvar vardı. Sonrasında 1985'te Cusano'ya taşındık. Ugo Cusanolu değil, ama annem buralı. Evlenmeleriyle babam buraya taşınma kararı almış!

"Bu bisiklet, 35'inci yıl dönümümüzü kutlamak için Amerikan piyasasına özel yapıldı. Üretiminde Columbus SLX boruların kullanılması itibariyle önemli; çünkü SLX ve SPX profesyonellerin tercihiydi. Gerçekten de bu bisiklet Nuovo Classico'dan farksız – yalnızca kadro boyası farklı ve sadece 35 adet üretildi. Dürüst olmam gerekirse, sınırlı sayıda üretim fikrine sıcak bakmıyoruz, ama Amerika'daki distribütörümüz böyle bir talepte bulundu.

"Frenler oldukça güzel – Campagnolo Delta. Üzerine işleme yapmanın ne denli zor olduğunu hatırlıyorum (Ugo De Rosa'nın imzası kazınmış). Bu bisikletin sahibi aslında benim yakın bir arkadaşımdı. Arkadaşım hayatını kaybettiğinde eşi, bisikleti bana vermesini vasiyet ettiği bir mektup bulmuş. Atölyenin üst kattında bana bırakmasını söylediği beş bisiklet daha var. Onunla beraber Inter maçlarına giderdik. 2008-2011 yılları arasında İnter kazanan bir takımdı – Şampiyonlar Ligi, Coppa Italia, Serie A. Her kupa kazandığımızda özel bir bayrak satın aldım ve onun anısına bisikletlerinin üzerine astım."

DE ROSA SK DISK, 2019

"SK'yı Pininfarina ile geliştirdik. Bir gün bir araba firması bizle kontak kurdu ve "Bir bisiklet geliştirmek istiyoruz. İki üreticiyle görüştük, ilgilenip ilgilenmediğinizi öğrenmek istiyoruz" dediler. Aslında bizi tercih etmiişlerdi.

"Başlangıçta araç üreten bir firma ile birlikte bisiklet geliştirme fikrine 'hayır' dedik (Pininfarina, Ferrari ile yaptığı çalışmalarla ünlü bir İtalyan endüstriyel tasarım şirketidir). Ancak bize aynı zamanda tekneler, trenler, binalar ve hatta stadyumlar yaptıklarını söylediler. Şaşırmıştım. Teklifi kabul ettik ve sonrasında çalışmalara başladık.

"Super King'i tasarlamaya çoktan başlamıştık. Bu nedenle onları bu projeye dahil ettik, ama neyin olması gerektiğinin kararını verecek olan bizlerdik, onlar değil. Aerodinamik bir yarış bisikleti olacaktı. Size şöyle söyleyebilirdim; kendi rüzgar tünelimizi inşa etmek için iki milyon Euro harcadık... Ama bu doğru değil, aerodinamik olan onlardı.

"Bizim için bisiklet kültürü bu. Yeni malzemeleri gelenekle birleştirmek. SK klasik stil bir bisiklet ama disk frenli. Bu, kompakt kadroları neden sevemediğimin de bir nedeni. Aynakol ve gidon barı kompakt ama kadro değil. Burada da gördüğünüz gibi horizontal kadro borularını seviniyorum.

"Aramızdaki iş ortaklığı gittikçe gelişiyor ve bana bir yıl daha verin, Pininfarina ile iki bisiklet daha üretebiliriz. Onlara neden bizi seçtiklerini sordum. Bana; De Rosa'nın harika fikirler yaratabildiğini, stil sahibi olduğunu ve İtalyan bisiklet geleneğine sahip çıktığımızı söylediler.

TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI
FERİT AYSAN EĞİTİM PARKI
2004
TEGV

UMUDA ÇEVRİLEN PEDAL

Geçtiğimiz aylarda pedallar çocuklara umut olmak amacıyla Göteborg'dan Hamburg'a döndü. *Cyclist Türkiye*, Umuda Pedalla ve TEGV ekibi ile TEGV'in Acıbadem'de bulunan ofisinde bir araya geldi ve etkinliğin detaylarını paydaşlarından dinledi

Yazı **ERMAN ÖNER** Fotoğraf **TARIK GÜL**

Yazdan kalma bir Ekim gününde TEGV'in Acıbadem'de bulunan ofisine doğru pedal basıyoruz. Röportajlara bisikletle gitmek çok sık tercih ettiğimiz bir yol değil, ama madem Umuda Pedalla ekibi Göteborg'dan Hamburg'a kadar pedal basmış, biz de Kızıltoprak'tan Acıbadem'e gidebiliriz diye düşünüyoruz.

Bir yandan da heyecanlıyız. Yolun sonunda çocuk ve bisikletin bir araya getirildiği bir sosyal sorumluluk projesinin detaylarını öğrenmek var. Nitekim not defterimde cevaplarını merak ettiğim pek çok soru yazılı. TEGV ofisine vardığımızda, yerimizi alıyoruz. Kadro kalabalık; sorularımızı yanıtlamak üzere bizlere TEGV Genel Müdürü Sait Tosyalı, Umuda Pedal ekibinden Amerikan Hastanesi'nde cilt uzmanı olan Dr. Erkan Koyuncu, Bilgisayar Teknoloji sektöründe çalışan İlhan Kesken ve Koç Üniversitesi Tıp Fakültesi Hastanesi'nde Nükleer Tıp bölümünde görev alan Dr. Okan Falay eşlik ediyor. Hemen yanımızda ise TEGV İş Geliştirme Kurumsal İletişim Uzmanı Gökçe Özer ve TNC İletişim Danışmanlığı'ndan İnay Bilge var.

Uzun bir sohbet olacağı kesin. Keyifli söyleşimizin ilk fitilini, bisiklete binmeyi bir yaşam biçimi haline getirmiş doktor ve iş adamlarından kurulan "Umuda Pedal"ın doğuş öyküsünü sorarak ateşliyorum. Söz Erkan Koyuncu'da.

Erkan Koyuncu: Bir Sivil Toplum Kuruluşu (STK) için sosyal sorumluluk projesi vasıtasıyla kurulan Umuda Pedal'ın kurucu üyelerinden biriyim. Umuda Pedal olarak ilk faaliyetimizi 2016 yılında, Kanser Savaşçıları Derneği için hayata geçirdik. Bu proje kapsamında ONKOBİS diye adlandırdığımız bir bisikleti tasarlayıp ürettik. Amacımız kanser tedavisi gören çocukların tedavi sırasında çocukluklarını hatırlamalarını ve tedavi sürecinin bu sayede kolaylaşmasını sağlamaktı.

Okan Falay: ONKOBİS dünyada bir ilk. Benzer bir çalışmanın bundan önce, Almanya'da hayata geçmemiş bir örneği var. Bu ışığı yakan 2011'de Amsterdam'a bir kongre vesilesiyle gitmem oldu. Orada gençken bıraktığımız bisiklete sosyal sorumluluk projeleriyle geri dönmeye karar verdik.

2016'da Gazi Üniversitesi'nden bir hemşire, Kanser Savaşçıları Derneği adına bize bir başvuruda bulundu. Kanser tedavisi alan çocukların tedavi kapsamında hastanelerde bir ay yatması gereklidir. Dolayısıyla bu süre içerisinde çocuklar, çocukluklarından kopuyor. Her şey Ankara'daki bir hemşiremizin bununla ilgili bir proje fikrini ortaya atmasıyla oldu. Erkan da bu projeyi aynı zamana denk gelen bisikletle ilgili Global Biking Intiative (GBI) etkinliğiyle – Avrupa'da benzer sosyal sorumluluk projelerine alt yapı oluşturan bir kuruluş – bir araya getirdi. Erkan bu oluşumdan bahsettiğinde "harika" deyip başladık.

İlhan Kesken: GBI ilk defa 2008'de yapılıyor. Düsseldorf'dan start alıp Newbury'e gidiliyor. Aslında GBI, Vodafone'un bir iş departmanı. Bu departmanın başkanı çalışanlarından bir tasarruf projesi üretmelerini istiyor. Çalışanlar da "Biz çok İngiltere'ye gidiyoruz, uçakla gitmeyelim bisikletle gidelim" diyor, adam da o fikri hayata geçiriyor. Dünyanın her yerinden yardım kuruluşları da bu etkinliğe destek sağlıyor. Örneğin, biz bu sene sayı olarak 33 kişiyle katılan dördüncü büyük ülkeydik. En büyük Almanya'ydı. Ülkemizde daha önce yapılan bazı benzer etkinlikler olmuş ama STK'lara yarar amaçlı yapılan çok fazla bisikletle ilgili etkinlik yoktu.

OF: 2016'da yaklaşık 20 kişiyle bu işe başladık. Bir fon oluşturduk ama ortada bisiklet yoktu. Hızlı başlayan ama sürecin sonu gelmeyen bir durum yaşandı. Ta ki Aslı Bisiklet Genel Müdürü Sacit Emanet ile tanışana kadar. Ve sonrasında Aslı Bisiklet ile haftada bir iki bu bisikleti nasıl yaparızın çalışmalarına başladık. Sonrasında var olan bir bisikleti dönüştürdük. Ama bu da altı ay ila bir senelik bir sürecin sonuydu. İki yılın sonunda 60 tane bisikleti Türkiye'nin 12 onkoloji merkezine dağıttık. Bizzat kendimiz götürdük. Sonrasında bu proje bitince, adımızı "Umuda Pedal" koyduk.

EK: İlkinde Viyana'dan Berlin'e gidildi. 2018'e geldiğimizde ise bisiklet aşkı ile yanıyoruz ama hangi amaçla yapalım bunu diye düşünürken, Ahmet Uysal'ın Artvin'den Köyceğiz'e 1650km, TEGV çocuklarına yardım sağlamak için koştuğunu öğrendik. Her gün neredeyse bir maraton koştu. TEGV noktalarında etkinlikler yaparak farkındalık yarattı. Bu vesileyle 6.000 çocuğun okumasına katkı sağladı.

EK: Benim aklımda da bir proje vardı Maker diye. Çevremde çocukları olan ailelerin tamamı bir Maker atölyesinden bahsediyor. Çocukların yaratıcı sürecine dahil edildiği Maker atölyesi dünyanın en önemli 10 eğitim modelinden biri; sorgulamayı, paylaşmayı amaca ulaşmak için hedefleri koyup ilerlemeyi hedefleyen çok özel bir eğitim modeli. Böyle bir laboratuvar kuralım ama ihtiyacı olan bir yer için yapalım dedik. Bu noktada devreye TEGV girdi ve Sait bey ile tanıştık.

OF: Böyle bir proje oluşturup sunduk. Sonrasında art arda eklenen insanlar ve kurumlar oldu. Şu an çok iyi bir yerdeyiz, çok daha iyi de olacak. TEGV ile çalışıyor olmamız bize profesyonel anlamda birçok şey öğretiyor. Çünkü iyi bir şey yapıyorsunuz ve sonucunda daha da iyi bir şey ortaya çıkıyor. İlerisinde de neler yapacağımızın planlarını her gün düşünüyoruz.

Sait Tosyalı: Bir senedir TEGV'in genel müdürüyüm. Bisiklet benim hobim. TEGV'in bisikletle ilgili benim

Odağımızda çocuklar var. Geleceğimizi orada görüyoruz çünkü geleceği şekillendirecek olan onlar

bildiğim ilk çalışmasıydı. Umuda Pedal ekibiyle bizim kaynak ve iletişim ekibimiz bir akşam oturduk ve tanıştık. Proje anlatılınca tabi hepimiz çok heyecan duyduk. Tam TEGV ile örtüşen, TEGV'in kurumsal kimliğine uygun bir projeydi.

Organizasyonun ilk adımı 12 Mayıs günü Kapadokya'da atıldı. Artvin'den yola çıkan Ahmet Uysal parkurun Kapadokya ayağındaydı. Biz de gittik, "Sen bitirdikten bir ay sonra Göteborg'tan Hamburg'a gidiyoruz" diyerek ilk duyurumuzu orada yaptık. Bir nevi bayrağı devraldık.

EK: TEGV'in katılımı bizi de aynı ölçüde çok heyecanlandırdı. Bir yardımı nasıl isteriz onu TEGV ile öğrendik. Nitekim biz kendimiz için değil çocuklar için istiyoruz.

İK: Odağımızda çocuklar var. Geleceğimizi orada görüyoruz çünkü geleceği şekillendirecek olan onlar.

OF: Bilhassa 2018'de daha fazla kişinin böyle bir etkinlikte keyifle yer almasını amaçlıyorduk. 33 kişiyle gittik. Göteborg'tan Hamburg'a çocuklara umut olmak adına 1800 kilometre ve yedi gün geçirdik.

ST: Benim de bisiklete bir ilgim olunca, yol bisikleti alıp sürüşlere başladım. Ben normalde günde 20-25km binen bir sürücüydüm. Biraz da vakit vardı hazırlanırım diye düşündüm.

İK: Bizim grubumuz genelde 35 yaş üstü. Çoğumuz çocukken bisiklete binmişiz daha sonra bisiklet hayatımızdan bir şekilde çıkmış kişileriz.

EK: Biz çocuklar için bir etkinlik yapıyoruz ama bu süreç içerisinde bisikletle tanıştığımız gibi bisikletle tanıştırdığımız insanların sayısı da arttı. Mesela bu sene daha önce bisiklete binmemiş, bisiklete biniyorum diye düşünen ama beş kilometre ancak bindiğini fark eden kişiler de turumuza katıldı.

OF: Elbette yapanlar oldu yapmayanlar oldu ama buna rağmen majör bir sıkıntı yaşamadık. Çünkü bizim Umuda Pedal olarak misyonumuz bir yarış ortamı yaratmak değil. Belirli bir amaç uğruna gitmiş olmanın verdiği sorumluluk da işin ciddiye alınmasını sağladı. Bisiklete bilinçli binmeyi ve bunu kurallar içerisinde devam ettirmeyi amaçlıyor, buna çabalıyoruz.

ST: Fakat ekip müthiş öğretici de aynı zamanda. Benim hiç yol bisikleti deneyimim yoktu. Yol bisikleti eğitimini orada aldım.

İlhan kaptan tekere yaklaş diyor, "Kaptan diyorum çok yakın, düşeceğim, çarpacağım." İlk gün 106km bitti, ben uçağa binip döneceğim herhalde dedim. İkinci günü dinlenmeyle geçirdim. Üçüncü gün daha iyiydim, günler ilerledikçe alıştım ve toplamda 550km sürüş yaptım.

Özellikle bu sürüşlerde vites değiştirme, fren yapma, yokuş inerken, yokuş çıkarken nelere dikkat etmeli gibi işin inceliklerini öğrendim. Sadece rehberlik değil, eğitici rolü de oldu turun. Kişisel olarak böyle bir fayda sağladım. TEGV'in Maker teknolojisi ile buluşmasına vesile olan Umuda Pedal Ekibi'ne ve bağışçılarına buradan teşekkürlerimi iletiyorum.

İK: Yaptığımız şey hiç kolay değil. Bizler bisiklete devamlı binen insanlar değiliz. Orta yaş ve üzerinin katıldığı bir etkinlik olarak düşünürseniz hem mesafe fazla hem de imkan olmasına rağmen, yani arkada telefon açtığınızda sizi toplayacak bir araç olmasına rağmen kar da yağsa, rüzgar da esse herkes devam etmeyi öncelik edindi. Bu arada Stelvio pasajından geçtik. Sürücü 49 pinin 23'ünü yürüyor ama bitiriyor. Bahsettiğimiz insanlar profesör. Bir amacın etrafında odaklanıyorlar ve bunun için gayret sarf ediyorlar.

EK: Yarattığımız enerjiyi aynı zamanda toplum için faydalı bir şeye dönüştürme opsiyonunuz var. Bu opsiyonu kullanmayı öğrenip devreye sokmak da az bir iş değil bence. Bu konuda TEGV'nin bize çok katkıları oldu. Nasıl daha optimum yapabiliriz, nasıl bunu bir faydaya dönüştürebiliriz konusunda onlardan çok şeyler öğrendik.

ST: Tüm bisikletçiler inanılmaz çalıştı ve çevrelerini bağış toplamak adına harekete geçirdi. Hedefler bir laboratuvar kurmaktı, bunun üstüne çıktık ve ikinciyi planladık. 500'ü aşkın sayıda bağışçıya ulaştık. Bu bizim için son zamanlarda yaptığımız etkinlikleri düşününce, çocuklara bir eğitim programı oluşturulması adına

Yukarıda: Soldan sağa: Sait Tosyalı, Dr. Erkan Koyuncu, İlhan Kesken, Okan Falay

Bisikletsever grupları böyle projelere odaklarsak bisikletin önünde kimse duramaz. Bisiklet yollarına giden bir gücün harekete geçirilmesi lazım

sağladığımız ciddi bir rakam. İlk gününden son gününe kadar bağış oldu. Hatta döndükten sonra bile bağışlar devam etti.

OF: TEGV'in desteğiyle motive olan bir gruptuk. Her TEGV'e geldiğimizde, her birim ziyaretinde oradaki çocukları görerek motive olmamak mümkün değil. Doktorların kongreleri olur, o kongrelerden birinde neden bisiklet etkinliği yapmayalım dedik. 'K.K.T.C'de düzenlenen bir radyasyon kongresiydi, bir teklifte bulundum ve kongre başkanı tarafından kabul edildi. Bir bisiklet etkinliği yapalım, insanlar katılsın ve projemizi tanıtmış olalım istedik. TEGV geldi iki gün kaldı, müthişti.

Ve doktorlar orada gördüler ki bir sivil amaç için birleşildiğinde güzel şeyler oluyor. Zaten doktolar, insanların en kötü hallerini gördüklerinden, bu tip faydalı işlerin içinde olurlar. Bisikletin tıp kongresinde varlığını göstermiş olduk. Umuda Pedal'ın bence en güzel vizyonlarından biri de bu; olabilecek yerlerin dışında olmayacak yerlerde de bisikleti var etmek. Bir diğeri de her şeyi çocuklar için yapmayı amaçlıyoruz, en önemli hedefimiz bu. Yetişkinler için başkaları yapsın, biz çocukları hedefliyoruz.

İK: Bu arada çocuğun yanında kadın da çok önemli bizim için.

EK: Her etkinliğimizde bisiklete yeni başlayan kadın bisikletçilerimiz oluyor. Bu sene iki yeni başlayan vardı. Sayıyı artırmaya çalışıyoruz. Onlar için "Süslü Kadınlar Bisiklet Etkinliğini" destekledik. Hep birlikte pozitif bir şey için ilerleyeceksek kadınların olması bizim için çok önemli. Çok güzel bir sonuca ulaştığımızı düşünüyorum. Bu bizim daha da iyi sonuçlar alabileceğimizi gösteren bir etkinlik oldu. Daha fazla ne yapabiliriz düşünüyoruz.

OF: Bisikletsever grupları böyle projelere odaklarsak bisikletin de önünde kimse duramaz diye düşünüyorum. Bisiklet yollarına giden bir gücün harekete geçirilmesi lazım. Ayrışmış bisikletseverlerin bir şekilde organize olması lazım. Hepsi ayrı ayrı olunca, bisiklet işinde bayrak yarışı olmadığı sürece bayrak sizde koşarak gidiyorsunuz, enerjiniz bitince orada bırakıyorsunuz. Umarım bisiklet hayatımıza daha çok girer. Zaten iyi şeylerin sayısının giderek azaldığı bir dönemde yaşıyoruz, en azından bisiklet artarak devam etsin.

Yukarıda: 33 kişiden oluşan grup, Göteborg'tan Hamburg'a çocuklara umut olmak adına, yedi günde 1800 kilometre pedal bastı

SRAM | ATÖLYE

Tamir | Bakım | Kiralama | Aksesuar

ADRES: Zühtüpaşa Mahallesi, Recep Peker Caddesi No:20 Kızıltoprak-Kadıköy/İstanbul Telefon:0216 504 0163

SUPER B®
tool excellence

Mosso MTB rotaları

2018 yılında Mosso MTB Turlarda neler yaşandı?

Hazırlayan **ERMAN ÖNER**

Aralık ayları, insanda geçen koca bir yılı geriye bakarak, gözden geçirme duygusu uyandırır. Zihnimizin bize bir oyunu mudur bilinmez, ama *Cyclist Türkiye* ofisinde Mosso MTB Tur'da bu ay nereye gidelim diye düşünürken, kendimizi nerelere gittiğimizi düşünürken bulduk. Bir yıl boyunca heybemize sayısız anı ve hatıra sığdırdığımız kesindi, ama sahiden nerelere gitmiştik? Cevap basit: Nerelere gitmedik ki? Alanya, Sakarya, Bursa, Marmaris, Çanakkale... Yağmur, çamur, soğuk, sıcak, deniz, doğa, orman... Liste uzayıp gidiyor.

Burada bir dakika duralım! İstatistikler yalan söylemez değil mi? Dilerseniz Mosso MTB Turlar kapsamında sizlerle bir yılın elle tutulur verilerini sunalım. Bu yıl Mosso MTB Turlarında toplam 9 şehre gittik, 18 bisikletçinin bizlere eşlik ettiği bu 9 farklı rotada toplam 253 kilometre bisiklete bindik ve 7,048 metre irtifaya ulaştık. Peki bunun dergiye yansıması nasıl oldu? Hemen açıklayalım. Turlar dahilinde toplam 12 sayıda, 180 sayfada Mosso MTB Turlara yer verdik. Bir sayının tamanından fazlasına denk gelecek bu sayfalarda ise turladan çekilmiş toplam 196 fotoğraf basıldı.

Birazdan çevireceğiniz Aralık sayfalarında bu sefer, geçmişe bakıyor ve turları tekrardan yad ediyoruz; bu sefer sizler de davetlisiniz.

Yeşil Bursa

Bursa Rotası: goo.gl/rfuvDk

Cyclist Türkiye, 2018 yılının ilk Mosso MTB Turu'na Bursa'da, Gökhan Uzuntaş ve Cemilcan Sertkaya ile Atatürk Kent Orman'da çıktı. Odunluk Mahallesi'nin arkasında, 150 hektarlık alana kurulu Bursa'nın en büyük kent parklarından biri olan orman, geçmişte pek çok dağ bisikleti yarışına ev sahipliği yapmış. Atatürk Kent Orman, bisikletçiler arasında özelikle zorlu kısımlarıyla biliniyor. Yine de Atatürk Kent Orman, içerisinde her seviyeden bisikletsevere uygun parkur ve rotalar barındırıyor.

Hazır Bursa'ya gelmişken, Uludağ'ya çıkmamak olmazdı. Biz de Atatürk Kent Orman'daki sürüşümüzü tamamladıktan sonra, bisikletlerimizi tekrardan araca yükleyip, Uludağ'ın yolunu tuttuk. Şubat ayında Uludağ'ın zirvesi hala karla kaplıydı. Soğuk ise rüzgarla birleşince tahmin edemeyeceğiniz kadar nefes almayı zorlaştırdı. Ama yükseklere çıktıkça, Bursa'nın yeşili de bir başka manzara sunuyor, bizden söylemesi.

Dur Yolcu!

Çanakkale Rotası: goo.gl/3fgatM

Cyclist Türkiye 2018 yılının en anlamlı ve duygusal turuna, I. Dünya Savaşı'nda hayatını kaybeden askerlerin anısına, savaşın en kanlı geçtiği cephelerden biri olan Çanakkale'de çıktı. Her yıl 18 Mart'ta bisiklet grupları tarafından da pedallanan bu anlamlı rotamızın startını, 57. Alay'dan aldık. Conkbayırı, Seddülbahir, Soğanlıdere ve Kilitbahir gibi savaşın hem kritik hem de en büyük zayiatlarının verildiği noktalara saygımızı sunmayı da elbette ihmal etmedik. Çanakkale Savaşı'nın 103'üncü yılında Gelibolu'yu karış karış gezen *Cyclist Türkiye*'ye, Çanakkale Bisiklet Platformu'ndan Buğra Yiğit ve Atalay Çelike rehberlik etti. Rotamız boyunca yalnızca pedal çevirmekle kalmadık, bastığımız toprakların altında yatanların hikayelerini de dinlemeye ve öğrendiklerimizi sizlerle paylaşmaya özellikle gayret gösterdik. Toplamda 63.3 kilometreyi bulan parkurumuzun finişini, I. Dünya Savaşı sırasında bu coğrafyada yaşananların unutulmaması adına yapılan Büyük Abide'de yaptık.

İzmit'te Bir Gün

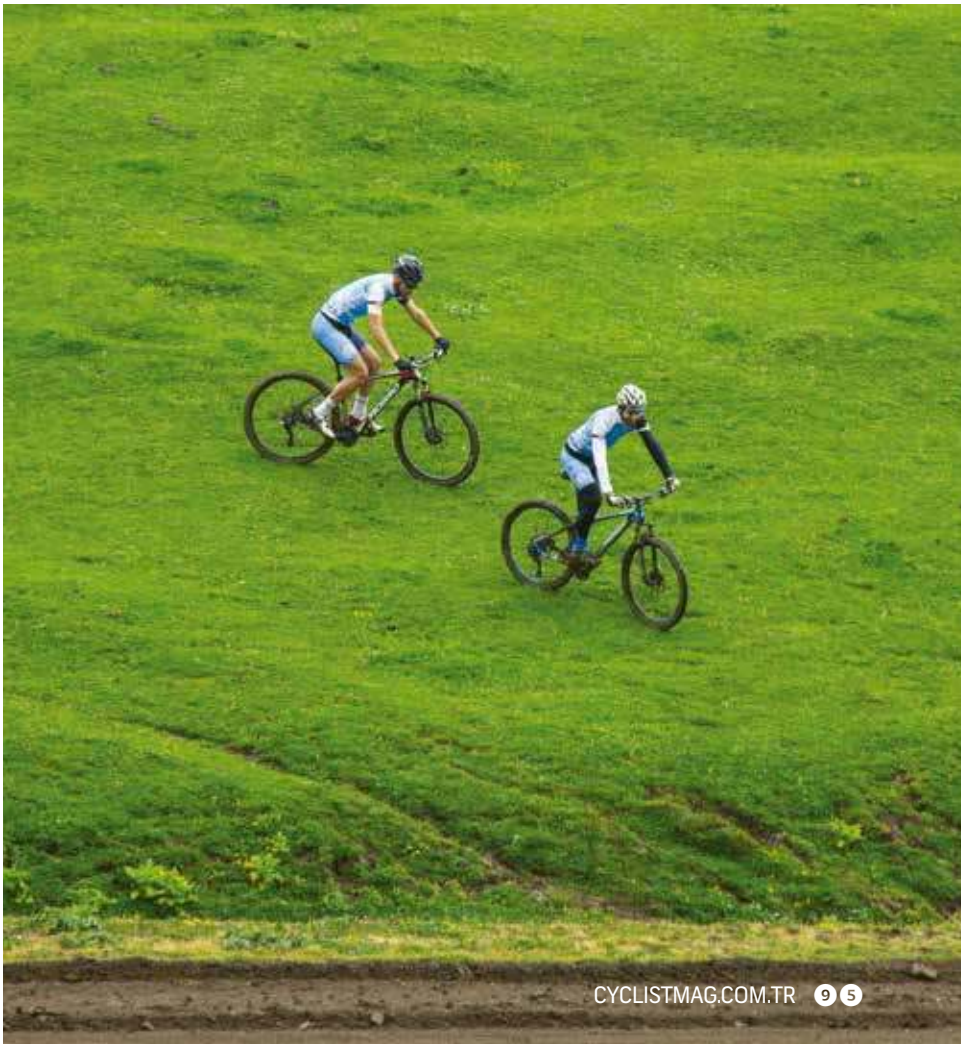
İzmit Rotası: goo.gl/UGZQGj

Ne gün ama! Mosso MTB Tur rotamızda Nisan ayında, Kocaeli Üniversitesi Umuttepe kampüsünün hemen yanı başında yer alan İzmit Kent Ormanı'ndan, Çınardere Vadisi'ne kadar uzanan keyifli bir yolculuğa pedal bastık. Yolculuğumuzu daha da keyifli hale getiren Yunus Emre Kapsız ve Gülcan Alp, sisler arasında bizlere unutulmaz kareler verdi. Özellikle Yunus Emre Kapsız'ın sisler içinde, tahta köprü üzerinde verdiği poz, Cyclist Türkiye ekibinin bugün bile favoriler fotoğrafları arasında.
Rotamıza dönecek olursak, toplamda 25 kilometre uzunluk sunan güzergahımız, 2010 ve 2011 yıllarında Uluslararası MTB yarışlarına ev sahipliği yapan Kent Orman'dan başladı. İzmit Kent Orman'ının yangın yollarında yapacağınız sürüşler iki teker üzerinde tekniğinizin gelişimine olanak tanıyor. Rotamızın noktasını ise Çınardere Vadisi'nde koyduk. Parkur toplamında kazanılan toplam irtifa değeri ise 316 metreydi.

Kirlenmek Güzeldir

Sakarya Rotası: goo.gl/HvBCC5

Başlığımızdan da anlayacağınız gibi, doğa ana her zaman yüzünüze gülmeyebiliyor. Sakarya Bisikletsevenler Grubu'nun davetlisi olarak gittiğimiz Adapazarı'da o günlerden biriydi. Ancak Cyclist Türkiye ekibi olarak bisiklet tutkumuz yağmurun da, çamurun da üstünde. İspatı, Sedirvan'da yağmur çamur demeden gerçekleştirdiğimiz Mosso MTB Turu'nda saklı. Adapazarı'nın altı kilometre batısında yer alan bu yerleşke, Sakaryalı bisikletseverlerin uğrak noktası. Tırmanışla başlayan rotamızın yol zemini toprak. Hal böyle olunca, Mosso dağ bisikletlerimizin tekerleri bu sefer çamur deryasında döndü ve hatta lastiklere biriken çamur nedeniyle dönmedi. Zaman zaman iki teker, zaman zaman ise yürüyerek, Cenk Muharrem Sezgin ve Fatih Ertuğrul Ergün ile Sedirvan tepesine ulaşmayı başardık. Gün sonunda ikili, toplamda 26 kilometre boyunca 503 metre irtifa aldı. Yağmur, soğuk, çamur... Her şeye rağmen kirlenmek güzeldir, özellikle de bisikletle.



Kızılalan Yaylası

Alanya Rotası: goo.gl/qExLCg

Cyclist Türkiye, Haziran sayısında Alanya'nın en meşhur MTB parkurlarından biri olan Kızılalan'a, Karamanspor'un iki genç bayan sporcusu Dilara Şahin ve Betül Birgül Ayaş ile konuk oldu. Kızılalan rotası, Alanya'nın kuzeyinde konumlanmış, çam ormanları arasında yer alan bir parkur. Parkuru bizim için değerli kılan özelliklerinden biri de yaşattığı adrenalin. Toplamda 14,36 kilometre süren rotayı dilerseniz çeşitlendirmek mümkün. Eğer tırmanış meraklısıysanız, rotamız tam size göre. Yaklaşık 15 kilometrede çıkılan 834 metre hiç fena değil. Tırmanış menüsünde yayla tırmanışı olarak da adlandırılan bir sektör var. Sektörün ardından 834 metre yükseklikten aşağıya bakmak ise paha biçilmez. Geçmişte dağ bisikleti yarışlarını koşulduğu Kızılalan, teknik yönden oldukça zorlayıcı. Rotamızın teknik açıdan zirve noktası ise meşhur kaya inişi. Dilara ve Betül'ün büyük bir ciddiyetle hünerlerini sergiledikleri sürüş, abi ve ablalarına taş çıkartacak cinstendi.

Yeşil Yol

Kastamonu Rotası: goo.gl/MsRDLa

Mosso MTB Tur kapsamında yaptığımız turlarda çok yeşil gördük, ama Kastamonu'ndaki kadar, yeşilin her tonunu çok az kentte gördük. Evet, Cyclist Türkiye, Temmuz sayısında Kastamonu'nun yeşili ve eşsiz doğa güzelliklerini dağ bisikletleriyle keşfe çıktı. Yanımızda ise Amorium Spor Kulübü'nün iki genç bisikletçisi Yunus Emre Güzel ve Rıza Zamanyar vardı. Rotamız boyunca ikilinin antrenörü Özden Karagülleoğlu da bizleri bir an olsun yalnız bırakmadı.

1700 metrelik zirvesiyle Ilgaz Kayak Merkezi'ne yağmurlu bir Kastamonu gününde tırmandık. Rotamızın ikinci durağı, şehir merkezine daha yakın bir lokasyonda bulunan Amorium Hotel'in korumaya aldığı parkurdu. Otel yöneticileri, ilerleyen zamanla geçtiğimiz güzergah üzerinde dağ bisikleti yarışları yapmayı planlıyor. Oldukça teknik bir yapıya sahip parkur üzerinde dağ bisikleti yarışları izleme fikri dahi heyecan verici. Kim bilir, belki bir gün...

Alabildiğine Mavi

Marmaris Rotası: goo.gl/wEa1YQ

Cyclist Türkiye, bu yılın belki de en görsel Mosso MTB Turu'na Tolga Gök ve İbrahim Tolga Bodur ile Marmaris'te çıktı. Marmaris'te çıkmasına çıktı ama Akdeniz'den başlayan turumuz Ege Denizi'nde son buldu. Nasıl mı? Marmaris'in en büyük otellerinden biri olan IP Hotels önünden başlayan turumuz, birkaç kilometrenin ardından şehir içindeki asfalt yolları toprağa bıraktı. Ait olduğu topraklarda kendini bulan dağ bisikletlerimiz, Marmaris'in şanı dünyaya yayılan koyları Değirmenyanı, Bördübet ve Küçükgönlükaya derken, Gökova'nın kafadan esen rüzgarlarına kadar ulaştı.
Amacımız, Akdeniz sularının selamını Ege Denizi'ne götürmekti. Büyükçe bir yuvarlak çizerek, elçiye zeval olmaz, Akdeniz'in selamını Ege Denizi'ne ilettik. Dönüş yolculuğunda sakin, gürültüsüz, kuş ve ağustos böceklerinin sesleri arasında bu sefer indiğimiz yokuşları tırmandık. 85 kilometrelik rotamızın finşini ise günün başlangıç noktası IP Hotels önünde yaptık.

İznik Pedallarımın Altında

İznik Rotası: goo.gl/UMhmM5

Bursa'ya bağlı İznik, kendi adını verdiği İznik Gölü'nün doğu kıyısında kurulmuş ve antik çağlardan bu yana büyük öneme sahip olmuş yemyeşil bir kent. Pelotonist Racing Team'in iki bayan sporcusu Arzu Sağnak ve Özge Seçkin ile gerçekleştirdiğimiz rotamızın startını İznik şehir merkezinden verdik. İznik Gölü'nü arkamıza alarak, ilk önce Dırazali tırmanışına başladık. İznik'te geçen 25 kilometrelik rotamızın ilk bölümü, özellikle yol koşulları itibariyle son derece zorlu geçti.
Parkurumuzun ikinci bölümü Sansarak'tı. Madem ilk sektör gevşek taşlı yol yüzeyi nedeniyle zorlayıcıydı, dağ bisikletleriyle de olsa temiz asfaltta birkaç kilometre yapmanın kimseye zararı olmaz diye düşündük.
Turumuzun son durağı, İzniklilerin tavsiyesiyle gidonlarımızı kırdığımız Sancaktar tepesiydi. Bu tepe ayrıca İznik Gölü ve şehrin nefes kesici manzarasını, akşam saatlerinde de gün batımını izleyebileceğiniz enfes bir nokta.

Adı Gibi Babadağ

Fethiye Rotası: goo.gl/ppqrCW

Ekim sayımızda Mosso dağ bisikletlerimizle yaza eğlenceli ve bir o kadar da zorlu bir rotayla elveda dedik. İrfat Türetgen ve Erol Özbey'in bizlere eşlik ettiği rotamızda, paraşütlerin zirvesinde süzüldüğü Babadağ çıktık. Ancak rotamızın tek tırmanışının Babadağ olduğunu zannediyorsanız yanılıyorsunuz. Fethiye ilçe merkezinden startla Ölüdeniz tabelalarını takip ederek önce Ovacık'a tırmandı ikili. Hisarönü Mahallesi'nin içinden geçerek Babadağ yoluna saptıklarında ise günün ana tırmanışına başladık.

Fethiye'deki rotamızın toplam uzunluğu 23 kilometreydi. Asfalt yolda 23 kilometre kulağa az gibi gelebilir ama kısa mesafede toplam 2000 metre irtifa kazanıldığını hatırlatalım. Nitekim Babadağ zirvesi başlı başına 1969 metrede bulunuyor. Babadağ seyahatimizin büyüleyici bir başka yanı da bölgenin ev sahipliği yaptığı endemik bitki türü. Kısacası, Babadağ zirvesine uzanan rota, hem performans hem de öğretici bir yolculuktu.

Çölde Bir Vaha

Ankara Rotası: goo.gl/GvmBsM

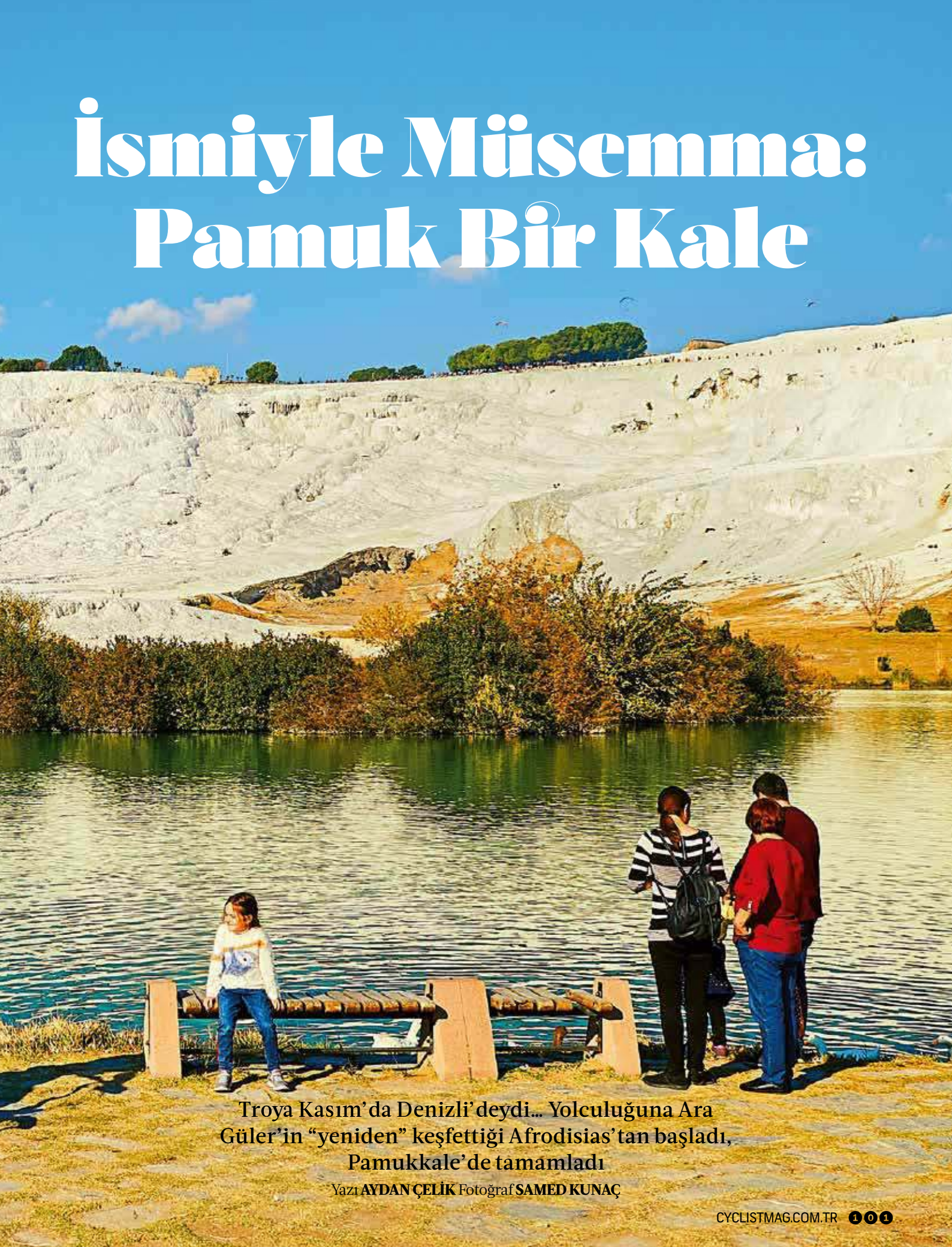
Geçtiğimiz ay Mosso MTB Tur kapsamında Ankara'daydık. Dağ bisikletlerimizin tekerleri, çehresi günden güne betonlaşan Ankara'da bir vaha işlevi gören Eymir Gölü'nde döndü. Plazalardan uzakta, Eymir Gölü'nde Numan Koçak ve Enes Kuru ile hem doğanın hem de çeşitlilik gösteren patikaların deyim yerindeyse keyfini sürdük. Tura damgasını ise dik yamaçlardan inişleri ve bisiklet üzerindeki teknik hünerleriyle Enes Kuru vurdu. Özellikle motor yolundan inişi görmeye değerdi.

Eymir Gölü çevresinde toplam tam bir tur 12 kilometre. Biz pedal basmaya biraz daha önceden başlayarak, toplamda 14,8 kilometrelik bir rotayı kat ettik. Eymir Gölü gezimiz sırasınca karşılaştığımız, azımsanmayacak sayıdaki bisikletli sayısı ise bizleri son derece mutlu etti. Ankara'nın akciğeri Eymir, barındırdığı bitki ve canlı çeşitliliğiyle de bizleri kendine bir kez daha hayran bıraktı.

KOCAELİ
MAXXIS
EPIXON

Pamukkale

İsmiyle Müsemma: Pamuk Bir Kale



Troya Kasım'da Denizli'deydi... Yolculuğuna Ara Güler'in "yeniden" keşfettiği Afrodisias'tan başladı, Pamukkale'de tamamladı

Yazı **AYDAN ÇELİK** Fotoğraf **SAMED KUNAÇ**

Eski Geyre köyünden kalan Deveci Hanı... Ahşap sütunların altındaki Roma sütunlarına dikkat

Afrodisias'ın keşfini yakınlarda kaybettiğimiz Ara Güler'e borçluyuz. 1958'de yolunu kaybeden büyük usta, kendini Roma sütunlarında domino oynayan, lahitlerin içinde üzüm sıkan, amfi tiyatroda laflayan insanların yaşadığı bir köyde bulur

Sonbaharın ilkbaharla el ele tutuştuğu bir kasım sabahı, Samed'le İzmir'den yola çıktık.

Bagajda bisikletler, hedefte Denizli var.

Ama oraya gitmeden evvel çok özel bir görevi yerine getirmenin heyecanı içindeyiz.

Afrodisias'ı ziyaret edeceğiz.

Önce Aydın'a geliyor, çınarlarla bezeli bir yoldan Kuyucaklı Yusuf'un memleketine uzanıyoruz.

Son yıllarda moda olan Kürk Mantolu Madonna'nın yazarı Sabahattin Ali'nin başka bir karakteridir Yusuf. Bu satırların yazarının çok küçük yaşlarda okuyup, etkilendiği yetim Yusuf'un kasabasından yarım saat sonra Eski Geyre'ye ulaşıyoruz.

Aracımızı park edip, traktör arkasına takılmış bir römork ile Afrodisas'a taşınıyoruz. 500 metrelik yolu takır tukur giderken aklımıza ilk bisiklet modellerinden biri olan Bone-Shaker (ben ona kemik-çalkalayan diyorum) geliyor.

Ara Güler'in Keşfi: Afrodisias

Bu eşsiz, ama hakikaten eşsiz yerin "yeniden" keşfini yakınlarda kaybettiğimiz Ara Güler'e borçluyuz. (Aslında geçen yüzyılın başında burası keşfedilmiş. Kazı da yapılmış ama devamı gelmemiş. İyi ki de gelmemiş. Zira çıkarılan eserlerin çoğu yurt dışına kaçırılmış.)

1958 yılında bir baraj açılışını fotoğraflamak için Aydın'a giden büyük usta, ulaşımını sağlayan şoförün yolu kaybetmesiyle, kendini Geyre diye bir köyde bulur.

Tarihin tam göbeğinde yaşayan Geyreliler, Roma sütunlarından yapılmış masalarda domino oynamakta, lahitlerin içinde üzüm sıkmakta, amfi tiyatro koltuklarında laflamakta, agorada turlamaktadır.

Henüz 30 yaşında olmasına rağmen derin bir dünya görgü ve bilgisine sahip olan Ara Güler, bu muazzam mirasın bilinmesi için kolları sıvar. İlk iş olarak, çektiği fotoğrafları Türkiye'de çalıştığı dergiye götürür. Ama dergi yöneticileri vaziyeti idrak edemez ve fotoğrafları basmazlar.

O da ibreyi yurt dışına çevirir. Fotoğraflar önce İngiltere'de bir dergide yayınlanır. Ardından Amerika'dan efsane Horizon dergisi Ara Güler'i arar ve Afrodisias'ı dosya yapmak istediklerini söyler. Fotoğraflarla beraber bilimsel bir makale de talep eder.

Ara Güler yine kolları sıvar ve o sırada Princeton Üniversitesi'nde görev yapan arkeolog Kenan Erim'e ulaşır.

(İnternette onun ağzından bu hikâyeyi dinleyebileceğiniz videolarla beraber, çektiği fotoları da bulabilirsiniz. Ama en iyi kaynak üstadın Afrodisias Çığlığı adını taşıyan nefis kitabıdır.)

Afrodisias'ta

İzmir, Aydın, Kuyucak üstünden ulaştığımız Afrodisias antik kentinde 5 kilometrelik bir yürüyüş yaptık. Konumunu bilmek isterseniz diye haritasını sizinle paylaşıyoruz.

Toplam mesafe: 5km

1.gün: goo.gl/n6uNBs

Sevgilisinin koynunda uyuyan bir arkeolog
Şimdi Kenan Erim'in hikâyesine dönebiliriz.

Hoca, Türkiye'ye gelir ve tam anlamıyla hayatını adayacağı bir serüvene başlar. 1961'den ömrünü tamamlayacağı 1990'a kadar 30 yıl boyunca adını güzellik tanrıçası Afrodit'ten alan Afrodisias'la bir aşk hayatı yaşar. Öldükten sonra da vasiyeti üzerine buraya defnedilir. Kendi deyimiyle "sevgilisinin koynunda" uykuya dalar.

Kaçınılmaz olan bu uzun girişten sonra Afrodisias'ta dolaşmaya başlıyoruz.

Maalesef Troya'lar içeri kabul edilmiyor. Kapıdaki görevli "bisikletle dolaşamazsınız" diyor. "Biz dolaşmayacağız, onu dolaştıracağız" diye manevralar yapıyoruz ama sonuç alamıyoruz.

Kasklarımız elimizde içeri giriyoruz.

Girer girmez sağlı sollu sıralanmış lahitler ve heykelleri görünce çarpılıyoruz. Buranın hem felsefe hem de heykel okulu olduğunu hatırlayınca şaşkınlığımız biraz olsun azalıyor.

Yamalar içinde bir kot pantolon
Kazılar başladıktan sonra Geyre, birkaç kilometre batıya nakledilmiş. Ama bazı binalar bırakılmış.

Eski Deveci Hanı Geyre Vakfı olarak hizmet veriyor mesela. Bina, ahşap sütunları taşıyan Roma kaideleri üstünde yükseliyor. İçeride Ara Güler'in siyah beyaz, Mesut Ilgım'ın renkli fotoğrafları sergileniyor.

Diğer bir salonda Kenan Erim'in eşyaları bulunuyor. Bunlar arasında hocanın yamalarla dolu pantolonu da var. (Adanmışlığın kot pantolon olarak sureti değilse, nedir?)

Vakıf binasının çaprazında yüzlerce suratın bize baktığı bir duvar görüyoruz. Yanındaki panoda: Maske ve Girland Frizi yazıyor. Normalde bu masklar revaklardaki sütunların üstünde yer alan frizlerde kullanılıyormuş. Yatay olarak konumlandıran masklar ve onları birbirine bağlayan meyve figürleri (girland) şimdi büyük bir pano üstünde ziyaretçileri karşılıyor.

Tetrapylon'dan tapınaklara, stadyumdan agoralara, hamamlardan sebasteiona kadar içinde yaklaşık 5 km yürüdüğümüz bu yeri elbette bir günde bitirmek mümkün değil. (Kenan Erim 30 yılını vermiş bitirememiş. Bizimki de laf mı?)

2017 Temmuz'unda UNESCO Dünya Mirası listesine giren bu olağanüstü yerden kopamıyor, en son girdiğimiz yer olan müzenin kapısını, görevli ile beraber kapatıyoruz.

(Daha geniş bilgi almak isterseniz https://www.aphrodisias.org/ sitesine bakabilirsiniz.)

Afrodisias 2017 'de UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'ne girdi

Denizli'ye doğru
Denizli'ye gitmenin bir kolay bir de zor yolu var. Eğer hava henüz kararmamışsa zor yoldan, Babadağ'dan gitmenizi öneriyoruz. Burası Afrodisias'taki heykel okulunun varlığını açıklıyor. Çünkü halen kullanılan mermer ocakları var.

Solda: Maske ve Girland Frizi: Normalde sütunların üstündeki frizlerde yatay olarak konumlandıran masklar ve girlandlar şimdi büyük bir pano üstünde ziyaretçileri karşılıyor.

Sağ sayfa üstte: Tetrapylon: Hellence "Dört Kapı" anlamına gelen tören kapısı Tetrapylon'un dört tarafında dörder sütun bulunmakta.

Sağ sayfa solda: Stadyum: Antik çağın en iyi korunan stadyumlarından biri. 30 bin kişi alıyormuş. Yaklaşık 270 m uzunluğunda.

Sağ sayfa sağda: Sebasteion: İkinci ve üçüncü katlarında insan figürleri bulunan tapınak

DENİZLİ

Sabah Çınar Meydanı'nda Denizli'nin simgesi Horoz heykelinin altında Ali Aktaş ile buluşuyoruz.

Beden eğitimi öğretmeni olan Ali, 1999-2006 yılları arasında Brisaspor ve bisiklet milli takımında yer almış.

Horoz heykeli 2013'te buraya dikilmiş. 2012'de meydan düzenlemesi yapılırken eski heykel kaldırılmış. Yeni heykel için bir anket düzenlenmiş. "Buraya dikilecek yeni horoz heykeli hangi malzemeden yapılsın istersiniz?" diye sorulmuş. En çok oyu "cam" almış. 7000 parça el yapımı camdan üretilen heykeli Fatih ve Ömer Duruerk ekibi yapmış.

Heykelin etrafında birkaç tur attıktan sonra Denizli'nin horozunu daha da ünlü yapan birinin yanına gidiyoruz.

Özay Gönlüm'süz Denizli Yazısı olur mu?

Özay Gönlüm renkli, neşeli kişiliği, hikâye anlatma yeteneği, bağlaması ve sesiyle kendine mahsus bir tarz oluşturmuş, özel bir isimdir.

Hemşehrileri ona vefa göstermişler ve

Çınar Meydanı'ndaki horoz heykelinde 7000 parça el yapımı cam kullanılmış

2000'de hayatını kaybeden sanatçı adına bir heykel yaptırmışlar. Onu görmek üzere Meserret Sokağı'ndan giriyor, ortasında küçücük arktan su akan sokağı takip ediyor, Denizli Konağı'ndan heykele ulaşıyoruz.

Özay Gönlüm, alamet-i farikası olan üçlü bağlaması "yaren" ile bizi karşılıyor. (Amerikalı gitarist Steve Vai'nin de böyle bir gitarı var. Ama onun ki Yaren'den çok sonradır.)

Anıtın altındaki tabelada uzun bir bilgi var.

Özay Gönlüm

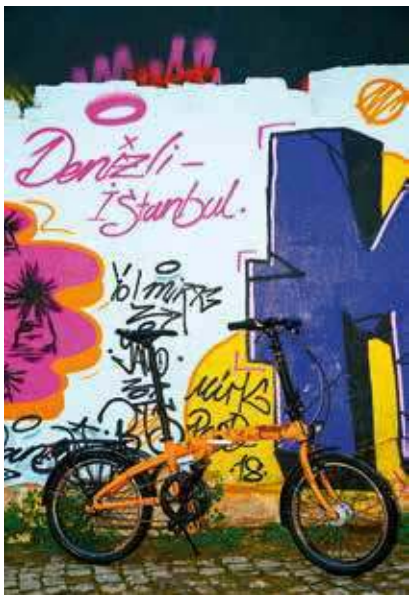
Denizli'nin simgesi horozun camdan yapılan heykeli

Denizli-Pamukkale

Toplam mesafe: **36km**
Toplam irtifa: **300m**

İkinci gün önce Denizli'nin içinde turladık. Sonra 6 km yokuş ile ulaştığımız Çamlık Parkı'na gittik. Öğleden sonra merkeze döndük ve oradan Pamukkale'ye devam ettik. Yaklaşık 36 km yol kat ettik. 300 m irtifa kazandık.

2.gün: goo.gl/A5RWns



Bisikletçinin bisikleti

Carraro Troya, 2.921TL
www.carrarobisiklet.com/troya

Carraro Troya; markanın Aydan Çelik ile çalıştığı bir katlanır bisiklet projesi. "Şehirlerimizi Geri İstiyoruz" mottosuyla oluşturulan konsept, ilhamını Homeros'un Troya Savaşı'nı anlattığı İlyada ve Odysseia'dan almış. Bisikletin katlanabilir gövdesi alüminyum, maşası çelikten imal edilmiş. Selesi ve gidonu Troya için özel üretilmiş. Katlandığında küçük bir valiz boyutuna gelen bisiklet, toplu taşımaya çok kolay adapte oluyor. Bisiklette vites sistemi olarak Shimano Nexus kullanılmış. 7 kademeden oluşan "kapalı" sistem gayet temiz ve seri çalışıyor. Ön farın enerjisini sağlayan Shimano dinamo, zifiri karanlıkta bile güçlü bir aydınlatma, 45 mm genişliğindeki lastikler ise bozuk zeminlerde bile rahat bir sürüş sağlıyor.

goo.gl/pfZ5xW

Gazi İlkokulu

Arasta Camii

Birinci Ulusal Mimari üslubuyla inşa edilen Gazi İlkokulu, şehrin en güzel binalarından biri

Cemil Aldaç 60 yıldır ekmeğini bu işten çıkartıyor

Çamlık Parkı

(Bana sorarsanız "Denizli'nin horozları tellidir" türküsünün notaları da olmalıydı.) Heykelin bulunduğu Çatalçeşme Parkı şehrin iki tiyatrosunun yanı sıra Denizli'nin Çal ilçesinde doğan, erken Cumhuriyet'in ünlü ressamı İbrahim Çallı'nın adını taşıyan bir sanat evi barındırıyor.

Farklı dönemlere ait mimari üsluplar

Tekrar horoz heykelinin yanına geliyor, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'ndan devam ediyoruz.

Kemerli pencerelerinin üstü çinilerle bezenmiş, Birinci Ulusal Mimari üslubuyla inşa edilmiş, Gazi İlkokulu'nun yanından geçiyoruz. Şehrin en güzel binalarından biri.

Biraz ilerideki Atatürk Etnografya Müzesi'ne geliyoruz. İki katlı mütevazı bina 1931 yılında Atatürk'ü misafir etmiş.

Onun karşısındaki Babadağlılar Çarşısı hem hiç merdiven kullanmaksızın, sekiz kat çıkmanızı sağlayan rampalı yollarıyla hem de Denizli dokumalarının satıldığı bir yer olması nedeniyle özel bir alışveriş merkezi.

1976'da yapılan bina şehrin yetiştirdiği ünlü mimar Cengiz Bektaş'ın imzasını taşıyor.

(Malum, Denizli tekstil endüstrisi ile öne çıkan bir şehir. 7 yıldır "Dünya Türk Havlu ve Bornoz Günü" adında ilginç isimli bir festival düzenleniyormuş. Bornoz giyen ünlü şahsiyetler üstü açık arabalardan halkı selamlıyormuş.)

Çarşının çapraz karşısındaki

Sarı ile kırmızının arasındaki bütün turuncu tonları, yeni turuncu atım Troya ile tam bir armoni oluşturuyor

Germiyanoğulları Vakıf Hamamı'nın 14. yüzyıla kadar uzatılan bir tarihi varmış. Ama 19. yüzyılda bir deprem ile yıkılmış. Şimdiki hali için bir yorum yapmak zor.

Kaleiçi'nden yükselen çekiç sesleri

Biraz sonra Kaleiçi Çarşısı'na geliyoruz. Günlerden pazar olduğu için sokaklar bomboş. Bu da bize rahat bir sürüş ortamı sağlıyor. Ama Samed durumdan hiç memnun değil. Haklı. Cıvıl cıvıl bir atmosfer yerine in ile cinin top oynadığı bir ortamda leziz kare yakalamak zor.

Neyse ki güzel ahşap minaresiyle Arasta Camii imdadına yetişiyor.

Çarşının ıssız sokaklarında fink atarken, kulağımıza çalınan bir ritme doğru yöneliyoruz.

Saçlarını bu mekânda ağarttığı belli olan bir amca, çekiçle sac dövüyor. 71 yaşındaki Cemil Aldaç 60 yıldır bu işi yapıyormuş. Sait Faik öykülerinden çıkmış bir kahraman sanki.

Hürmetlerimizi iletiyor ayrılıyoruz.

Turuncu'nun binbir tonu

Tam 6 km süren bir rampayı tırmandıktan sonra Çamlık Parkı'na geliyoruz. Sarı ile kırmızının arasındaki bütün turuncu tonları, yeni turuncu atım Troya ile tam bir armoni oluşturuyor.

Parkın içinde turladıktan sonra nefis bir inişle şehrin merkezine tekrar dönüyoruz.

Triatlon Federasyonu Başkanı ile Pamukkale'ye

Burada başka bir yol arkadaşı ile buluşuyoruz.

Pamukkale'ye Triatlon Federasyonu'nun çiçeği burnunda başkanı Bayram Yalçınkaya ile gideceğiz. Hollanda'da doğan ve çocukluğunu bu bisiklet ülkesinde geçiren genç başkan, buluşmaya Rotterdam'da işe bisikletle giden bir yönetici gibi, iki dirhem bir çekirdek geliyor.

42 yaşındaki Bayram Yalçınkaya eski bir triatlet. Aynı zamanda Pamukkale Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi'nde öğretim görevlisi.

Pamukkale yolunda hem pedallıyor hem de sohbet ediyoruz. (Yaptığımız söyleşiyi önümüzdeki ay *Cyclist Türkiye*'de okuyabileceksiniz.)

20 km sonra muhtemelen bir eşi daha bulunmayan Pamukkale'ye ulaşıyoruz.

İnsan buranın adını kim koydu diye merak etmeden duramıyor. Bu kadar mı şairane olur.

Sacha Modolo'nun zaferi

2015'in 30 Nisan'ında Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nun 5 etabı tam bu noktada bitmişti. İtalyan sprinter Sacha Modolo müthiş kıvrak bir atakla kazanmayı başarmıştı. Oradaydım. Şahidiyim.

Müze girişine yöneliyoruz. Bisikletlerimizi kapıda bırakıyor, Pamukkale'ye ve "kutsal şehir" Hierapolis'e giriyoruz. Şehir, adını Amazonların tanrıçası Hiera'dan almış.

Frontinus Caddesi, Agorası, Gymnasiumu, Plutonium kutsal alanı, hamamları ve yükseklik korkusu olan birini hafif tertip ürperten muazzam sahneli antik tiyatrosu ile Türkiye'nin en çok ziyaret edilen ören yerlerinden biri Hierapolis. Doğal olarak UNESCO Kültür Mirası listesinde. (Denizli civarında 19 antik kent olduğunu eklemeyi unutmayalım. Ne miras ama!)

Bembeyaz travertenlerin üstünde Japonlar çeşitli pozlar veriyor, "selfie sanatına" yeni boyutlar getiriyorlar

Japon turistlerin fotoğrafla imtihanı

Dün ziyaret ettiğimiz Afrodisias'ın aksine, burası turist kaynıyor. Turistlerin büyük çoğunluğunu ise Japonlar oluşturuyor. Bembeyaz travertenlerin üstünde türlü çeşitli pozlar veriyor, "selfie sanatına" yeni boyutlar getiriyorlar.

Bayram Yalçınkaya ile bir taraftan yürüyor, bir taraftan 2019 yılına dair planlarını öğreniyoruz. Daha önce söylediğim gibi bunları gelecek sayıda okuyacaksınız.

Başlık o kadar çok ki, zamanın nasıl geçtiğini anlamıyor, dün Afrodisias'ta olduğu gibi, bugün de Hierapolis'i görevlilerle beraber kapatıyoruz.

Son cümleyi kurmanın zamanı geldi: "2019 mutlu, kutlu ve bol bisikletli" olsun!

Altta solda: Pamukkale eteklerinde Türkiye Triatlon Federasyonu Başkanı Bayram Yalçınkaya ile 2019 planlarını konuşuyoruz.

En alt solda: Hierapolis Antik Tiyatro.

Altta sağda: Hierapolis ve Pamukkale semalarında uçan yamaç paraşütleri.

Sağ sayfa: Japon turistler her yerde, en orijinal pozların peşinde

PASSAGE
Cannondale
DEANNER

HAYALLERE YOLCULUK

Hayallerinin peşinden koşan Hasan Söylemez, bisikletiyle Afrika kıtasını karış karış dolaşıyor. Ancak ne Hasan Söylemez bir turcu ne de seyahati bir tur. Söylemez, Afrika kıtasını keşfetmeye davet ediyor

Röportaj **SERKAN ÜNLÜ** Fotoğraf **HASAN SÖYLEMEZ**

Gazeteci ve belgesel yapımcısı Hasan Söylemez'i tanıtmaya gerek yok artık. Hakkında sayısız haber yapılan Söylemez bir çok TV programına çıkarken, sayısız röportaj verdi. Kendisi ile 24 Haziran seçimlerinde oy kullanmak için Türkiye'ye geldiği kısa bir aralıkta buluşuyoruz. Rutin hayatından sıkılarak önce Türkiye ardından da Afrika turuna çıkan Söylemez, "Neden bisikletle" sorumuza can alıcı bir yanıt var?

Türkiye'yi bisikletle yolculuğun, akabinde çıkardığın ve 4. baskısını yapan ''Hayallere Yolculuk'' adlı kitabını biliyoruz. Peki Afrika turu nereden çıktı?

Afrika ile ilgili çok kitap okudum, belgeseller izledim, haberleri takip ettim. Afrika'yı bize hep başka türlü anlattılar. İşte, bize anlatılmayan neydi, onun peşine düştüm. Arka planı merak ettim. İnsanoğlu topraktan yaratılmış ya, ben o toprağın Afrika toprağı olduğuna inanıyorum. Oradaki insanların çok temiz, saf, duru olduğunu düşünüyorum. Bu turdan önce Afrika'ya gidip geliyordum, o kıta beni hep çağırıyordu. Ben de oraya ait olduğumu düşünüyorum. Afrika'da kendimi çok huzurlu ve mutlu hissediyorum. O insanlar sahici, oradaki hayat gerçek hayatın ta kendisi. Benim en büyük hayalim Afrika'yı dolaşmak acaba o insanların hayallerini nedir, bunu merak ediyordum. Bu merak beni yola çıkardı, şimdi gittiğim her yerde insanlara hayallerini soruyorum. Daha önce kimse onlara hayallerini sormamış. Afrika'nın hayal arşivini oluşturuyorum. Bir yeri tanımak istiyorsanız, orada yaşayan insanlara hayallerini sorun. İnsanların hayalleri size yaşadıkları coğrafyanın geçmişini anlatır, bugünü ve geleceğiyle ilgili ipuçları verir. Burada çektiğim ''Journey To Dreams'' adlı belgesel serisi sayesinde Afrikalılar kendilerini dünyaya kendi hayalleriyle anlatıyorlar. Dolayısıyla dünyadan ne istiyorlar veya ne istemiyorlar, bunun anlaşılacağını düşünüyorum. Afrika'nın ''hayal arşivini'' oluşturuyorum.

Bir gezgin veya turcu değilim. Çünkü yaptığım şey, bisikletle bir yerden bir yere gitmek değil. Yolcuyum ben. Yolu iliklerime kadar hissettiğim gibi yoldaki insanlara da temas ediyorum, hikayelerini ve hayallerini dinliyorum, onlarla birlikte yaşıyorum, dillerini konuşuyorum. Çünkü yolculuğumun merkezinde insan var. Evet, yaşadığım bir macera da var ama bunu dramatize etmeden yansıtıyorum. Dikkat ederseniz sosyal medya paylaşımlarımda ve çektiğim belgesellerde en çok insan görürsünüz.

Yolculuğu bisikletle yaptığım için çektiğim belgeseller daha gerçek ve daha samimi. Tek başıma uluslararası standartlarda bir belgesel serisi çekiyorum. İngilizce ve Türkçe altyazıyla yayınlıyorum. Çok büyük bir emek var. Afrika'da bisiklet sürmek, bu işin en kolay kısmı. Çekim aşaması dışında her bölümün hazırlanması en az bir ay sürüyor. İstanbul'da da bir ekibim var, kurgu kısmı Türkiye'de yapılıyor.

Bu yolculuk için çok büyük paralar harcadım, hala da harcıyorum. Arada tek tük sponsorlar da oluyor fakat kimseye güvenerek yola çıkmadım. Bütün birikimimi buna yatırdım. Belki İstanbul'da iyi bir semtte iyi bir ev alabilirdim. Ama bunu yapacağıma Afrika'ya gelmeyi tercih ettim. Bu kadar yüksek maliyetin tek sebebi çektiğim belgeseller. Eğer dünya standartlarında bir prodüksiyon yapacaksanız ne yazık ki dünya kadar para harcamanız gerekiyor. Bu yüzden seyahat etmek isteyenler benim buradaki harcamalarımı emsal almasınlar. Çünkü bu bir tur değil, ben de turcu değilim. Afrika'da bisikletle yolculuk yapan bir belgesel yapımcısıyım. Türkiye'yi de 8.5 ay, 10 bin km cebimde tek kuruş para olmadan dolaşmıştım. O yolculuk farklıydı bu yolculuk farklı.

İŞ OLMAMASI, ŞİDDETİ KÖRÜKLÜYOR

En mutsuz insanları özellikle Sierra Leone ve Liberya'daki büyük şehirlerde gördüm. Bunun sebebi de bu iki ülkede yıllarca süren iç savaşta binlerce insan öldü, yüzbinlerce kişi ülkelerini terk etti. Savaştan sonra dönen insanlar başkente, büyük şehirlere yığıldı. O insanların yüzlerindeki gerginlikten mutsuz olduklarını görüyorsun. Çünkü tıklım tıklım teneke mahallelerde yaşıyorlar, şehir hayatına uyum sağlayabilmek için çalışmaları lazım ama iş yok. Para lazım, bu yüzden daha çok başkentlerdeki insanlar şiddete yöneliyorlar, çeteler oluşuyor, uyuşturucu, kapkaç, hırsızlık almış başını gidiyor. Ama köylere gittiğinizde oradaki insanların yüzündeki tebessümü, samimi ve içten olduklarını görüyorsunuz. Yoksullar fakat mutlular.

O GÜN KARINLARI DOYDU İSE ONLARDAN MUTLUSU YOK

Gine Bissau'da bir köye gittim. Oradaki insanlar şarkılar söyleyip dans edip eğleniyorlar. Beni çok güler yüzle karşıladılar. Onlara her zaman ki gibi, 'En büyük hayaliniz nedir' diye sordum. Dans eden bir kadın, "Keşke kolayca ekmek, yiyecek bulabilsem" yanıtını verdi. Bizim buradaki günlük ihtiyaçlarımız, onların hayallerini süslüyor. Ama bundan dolayı da mutsuz olmuyorlar, o halde bile eğlenebiliyorlar. Bizim ihtiyaç duyduğumuz şeyler onlar için önemli değil. En basiti telefon. Onlar da telefon kullanıyor ama sadece konuşmak ve mesaj yollamak için. Mesela bizim evlerimizi doldurduğumuz eşyalar, özellikle kıyafetler onlar için ihtiyaç değil. Bizim israf derecesinde alışveriş yapıp tüketirken, onlar sadece bugün nasıl karnımızı doyurabiliriz diye yaşıyorlar. Eğer karınları doyduysa onlardan mutlu kimse yok.

BELGESELLERİMİ ŞİMDİLİK TELEVİZYONLARA VERMEYİ DÜŞÜNMÜYORUM

Belgeselin Youtube'da yayınlanmaya başlaması sonrası birçok televizyon kanalından teklifler geldi. Ancak şimdilik bir tv kanalına vermeyi düşünmüyorum. Eğer Türkiye'de bir TV kanalında bunu yayımlamaya karar verirsem, alt yazılarını kaldırıp dış ses yüklemek gerekecek. Bir sürü kısım makaslanacak ve kattığım ruh ortadan kalkacak. Türkiye'de İngilizce alt yazıyla verilen belgesel var mı, televizyonlar bunu verebiliyor mu? Hayır. O yüzden bu belgesel orijinalliğini korusun, Türk televizyonlarında olmasa da sorun değil. Çünkü dünyaya hitap ediyor. Dijital platformlarda bir şekilde izleyicisine ulaşıyor.

Afrika'ya meraklı gezginlerden öğrendiğimiz kadarıyla Kuzey Afrika tehlikeli olarak görülüyor. Anladık ki, cesursun ama sadece bisikletinle oralara giderken hiç mi çekinmiyorsun?
Afrika kıtasının 54 ülkesini (6 ada ülkesi dâhil) bisikletle dolaşmak ve belgesel çekmek için yola çıktım. Yola çıkarken en kötü senaryoları dahil göze aldım. Yoksa her an başıma bir iş gelecek endişesiyle yolculuk yapmaya kalkarsam; yol alamam, anı yaşayamam, yaşadığımdan da hiçbir şey anlamam. Çünkü korkularla dolu bir kafada hayallere yer yok! Hayallerin gerçekleşebilmesi için korkulardan arınmak gerekiyor. Bu benim korkusuz olduğum anlamına gelmiyor. Elbette endişelendiğim zamanlar oluyor. Ben de insanım. İşte o an'larda riskleri minimize etmenin yollarını arıyorum. Eğer bir gün bu yolculuğa devam edemeyeceğimi anlarsam, hiçkimseye hesap verme zorunda olmadığımı bilme özgürlüğüyle, istediğim zaman bırakır dönerim. Canım nasıl isterse öyle yolculuk yapıyorum. Klişe kalıpların içerisine sıkıştırılmış bir yolculuk değil benimkisi.

Sana söylenen en ilginç hayal neydi peki?
Bir hayalin ilginç olabilmesi, anlatıcının nasıl bir hayat yaşadığı ve bölgenin çevresel ve sosyal faktörlerine de bağlı. Örneğin Sahra Çölü'nde Ilgın ağacı dışında pek ağaç yetişmiyor. Moritanya Sahrası'nda karşılaştığım bir deve çobanı, en büyük hayalim bir marangoz atölyesi kurmak dedi. Bölgesel faktörlerle değerlendirildiğinde bu adamın hayalinin ne kadar uçuk ve ilginç olduğu, hayallerin bir sınırının olmadığı düşünülebilir. O hayal, onu hayata sımsıkı bağlıyor. Peki bunu gerçekleştirebilir mi, neden olmasın?

Kaç kere lastiğin patladı?
Afrika yolculuğuna başladıktan sonra 1.5 yıl boyunca hiç lastiğim patlamadı. Herkes de sorar bunu. Artık lastikler eskiye göre çok daha sağlam. Ama Fildişi Sahilleri'nde lastiğim patlayınca 'Oh be!' dedim. Dar bir yere sıkıştığı için üzerindeki yüke de dayanamadı. Aşırı basınçtan dolayı patladı. Bir ağacın altına kameraları kurup keyifle yamayı yaptım ama yola çıkar çıkmaz tekrar patlayınca bu kez sinirlendim. Kamera falan kurmadan yedek lastiği takıp yola devam ettim. Bir kere de Sierra Leone'deyken arka aktarıcı ve jantlarım kırıldı. Bir Türk firmasının bulunduğum bölgede şirketi vardı, Türkiye'den Delta Bisikleti aradım. Onlar da Türkiye'den gelen o şirketin çalışanlarından birine yetiştirip gönderdiler. İki gün sonra yedek parçalarım elime ulaştı.

ÇÖPLER KOKMUYOR ÇÜNKÜ...
Belgesellerinde Afrika'da sık sık koyun ve keçiye rastlıyoruz. Hepsinin kemikleri sayılıyor, nasıl besleniyor?
O keçiler ve koyunlar özellikle çöl bölgelerindeydi. Çöpteki kağıt, karton ve ne yazık ki plastiği yiyorlar. Bu yüzden de ömürleri 3 seneyi geçmiyor. Senegal'de dev çöplükleri karıştırdım çünkü çöpler çevrede yaşayan insanlar hakkında çok şey anlatır. Bizdeki gibi çöplükler kokmuyordu. Çünkü yiyecek atık yok çöplerinde. Afrika'da gıda değerlidir. Kimse kolay kolay yiyecek atmaz çöpe.

> 'Yolculuğum sırasınca beni en çok etkileyen ve ruhsal olarak çok kötü hissettiğim günlerimi Liberya ormanlarında yaşadım'

BÖCEK YİYEN ÇOCUKLAR
Karşılaştığın en korkunç hadise neydi?
Yolculuğumda beni en çok etkileyen ve ruhsal olarak çok kötü hissettiğim günlerimi Liberya ormanlarında yaşadım. Orada yaşadıklarım benim için çok zor bir sınavdı. Resmen bir travma yaşadım ve hala etkisinden kurtulamıyorum.

Bir gece ormanda çadır kurdum. Akşam yemeği için makarna pişiriyordum. Birden 15-20 köylü geldi. Oysa özellikle köye uzak kurmuştum çadırı. Basımda durup beni izlediler. Birisi ben de istiyorum birlikte yiyelim dedi. Aslında bunu söyleyen bir kişiydi ama hepsi istiyordu. Sadece kendime yetecek kadar makarnam vardı. Erzağım da çok az bana bile yetmeyebilir ve ormandan kaç günde çıkarım bilmiyorum. ''Kusura bakmayın sadece kendime yetecek kadar var'' dedim. Sonra gittiler. Çok açtım yedim bütün makarnayı. Ama karnım doyduktan sonra vicdanım beni dürtmeye başladı. Sabaha kadar kendimle savaştım. Sabah uyandığımda bir grup çocuğun beni uzaktan izlediğini gördüm. Çadırı toplayıp, bisiklete çantaları yükledikten sonra yanlarına gittim. Hepsinin elinde bir tabak vardı. Bazıları yerden bir şeyler toplayıp tabağa koyuyordu. Dikkatle bakınca böcek topladıklarını gördüm. Ne yapıyorsunuz bunu diye sordum. Yiyoruz dediler. Biraz sonra kadın çocuk birçok köylünün yol kenarında yemek için böcek topladığını gördüm. Onlarla makarnamı

MORİTANYA'DA MÜTHİŞ TREN YOLCULUĞU
Moritanya'daki tren yolculuğu hayatımdaki en güzel deneyimdi. Sahra Çölü'nün ortasında dünyanın en uzun trenlerinden birinde yolculuk yapmak istedim. Yolcu vagonu falan yok, açık havada gidiyorsunuz. Gece demir cevherinin üzerine uzanıp yıldızları izleyebiliyorsunuz. Dağlardan çıkarılan demir cevherini limana taşımak için kullanılan tren gidiş-dönüş 1200 kilometre yol kat ediyor. 2 kilometrelik uzunluğunda. Güzergâhı üzerindeki halkı, çiftçileri, hayvanları, sürüleri ücretsiz taşıyor. 30 kilometre hızla gidiyor, 34-26 saate yakın sürüyor. O trene binmek büyük cesaret istiyor. Gündüzleri sıcaklık 45 dereceyi buluyor, geceleri 10 dereceye kadar düşüyor. O şartlarda uyuyabiliyorsan şanslısın. Ben yanımda uyku tulumu götürmüştüm, yerel insanlarda battaniyelerle gelmişlerdi.

paylaşmadığım için kendimden utandım. Sonra tekrar kendimle kavgaya devam ettim. Kendimi teselli edecek gerekçelerim çoktu; onlarla paylaşırsam ben aç kalırım. Onlar böcek yemeye alışkın ama ben yiyemem... Duygularımın ibresi nereye dönse iğne gibi saplayıp canımı acıtıyordu... Köylülerden ayrıldım yolda da bu kavga devam etti. Biraz yol aldıktan sonra böcek toplayan iki çocukla karşılaştım. Onlara birer tane konserve verdim. Bir nevi vicdanımı rahatlatmaya çalışıyordum...

Akşam olduğunda terkedilmiş, sadece üstü kapalı olan bir barakaya sığındım. Tam o sırada bir adam geldi karnım aç dedi. Ona da hiç düşünmeden erzak çantamdan konserve çıkarıp verdim. Birkaç günlük erzağım bitmek üzereydi. Sadece tek seferlik makarna, iki çorba ve bir kavanoz çikolata kalmıştı. Açlığımı çorbayla yatıştırdım. Çadır kurmadan öyle açıkta üzerime bir örtü atıp uzandım. Yarın ve sonrası için ne yapacağımı düşündüm. Bu erzak beni en fazla bir gün idare edebilir. En yakın şehre en az 200 km var ve yol en az üç dört gün sürer. Sabah ola hayrola dedim. Uyandım, eşyalarımı toplayıp yola çıktığımda beni kan ter içinde bisiklet iterken gören dört motosikletli durdu. Gideceğin yere bırakalım dediler, kabul ettim. Motosikletle giderken farkettim ki, o yollarda ormandan çıkmam, en az bir hafta sürerdi. Hayatımın en zor sınavıydı. Açlıkla imtihan dedikleri şeyi bizzat yaşadım. Buruk, yorgun ve üzgünüm bunun için.

> 'Asla açıktaki suyu tüketmiyorum. Bilmediğim şeyleri asla yemiyorum. Yemek için mutlaka ızgara olmasını tercih ediyorum'

Temizlik ve içme suyu temini sorun oluyor mu?
Batı Afrika'da poşet içerisinde su satılıyor. Ama pet şişe içinde alırsanız, daha pahalı... Poşetteki suyun tadı çok hoş değil ama su bulamadığımda içmek durumunda kalıyorum. Ancak asla açıktaki suyu tüketmiyorum. Bilmediğim şeyleri asla yemiyorum. Yemek için mutlaka ızgara olmasını tercih ediyorum. Ayrıca yanımda her zaman konserve taşıyorum. Bir de sık sık makarna yapıyorum.

İki teker üstünde bu kadar yol giderken hiç mi "Benim ne işim var burada yahu" demedin mi?
Sahra Çölü'nde dedim. (Gülüyor) 42 günde 1850 kilometre pedal çevirirken, git Allah git yolun sonu gözükmüyor. Sonsuzluk, dümdüz sonsuzluk... Bir yerde oturmaya kalkıyorsun etrafta akrepler, yılanlar, çiyanlar var. Tepende güneş, hava 42 derece, orada "Benim ne işim var bu çöllerde! Artık biraz yeşil göreyim" dedim. Ama bu seferde aylarca yağmur ormanlarına girdim. Aylarca bataklıkta gittim. Mali'de 2 bin kilometre çöl yolculuğu yapıp Nijerya'ya gidecektim. Ancak Mali'nin kuzeyindeki terör olayları sebebiyle o tarafa gidemedim. Suriye'deki terör örgütü mensuplarının çoğu buralara kaymış. İŞİD, El Kaide, Bako Haram var. Beyaz adam görünce vurup öldürüyorlar.

Youtube'daki Afrika'daki ülkeleri tanıtan belgesellerin sonrası ne gibi tepkiler alıyorsun?

Dünyanın her yerinden mesaj geliyor. En özelleri Afrika'dan gelenler... "Sayende kendi kıtamızı tanıyoruz" diyenler var. ABD ve Avrupa'dan gelen mesajlarda "Sayende gerçek Afrika'yı görüyoruz, bizim oralara bakış açımızı değiştirdin" diyorlar. Afrika'yı hastalıklarla, vahşi yaşamla, iç savaşlarla tanıtıyorlar. Onlara gösterilen Afrika gerçek değil. Ben onların sandıkları Afrika'nın imajını değiştirmeye çalışıyorum. Bu gelen mesajlarda insanlar, "Bana da hayallerimin peşinden gitme cesareti verdin, teşekkür ederim" diyor.

Başına gelen tehlikeli bir olay oldu mu?

Sierra Leone'de ıssız bir yolda motosikletli bir adam 10 kilometre boyunca beni takip etti. Duruyorum, duruyor, devam ediyorum peşimden geliyor. Gasp mı yapacak, saldıracak mı bilemiyorsunuz. Belli ki bir sorun geliyor, o zaman önce ben davranayım dedim. Bisikleti bırakıp yanına gittim ve ne istiyorsun dedim. Adam neye uğradığını şaşırdı. Çünkü dönüp onu yakalayacağımı düşünememişti. O sırada yanımızdan geçen insanlar da yardım etti belayı savuşturduk.

Yollarda iken Türkiye'den en çok burnunda ne tütüyor?

Çay... Günde 20 bardak çay içebilirim, nasıl özlediğimi söyleyemem. Eğer seyahatimde bir yerde çaya rastlarsam benim için o gün bayram oluyor. Yanımda çay var, termosumla zaman zaman demliyorum.

EN TEHLİKELİ HAYVAN SİVRİSİNEK

Dünyadaki tehlikeli hayvan aslan kaplan değil, sivrisinektir. Sıtma mikrobu taşır. Ondan korunmanın tek yolu seni sokmamasıdır, başka bir korunma yöntemi yok. Her sivrisinek de sıtma mikrobu taşımaz. Küçük ve dişilerinde oluyor. Sokarsa yanımda taşıdığım, gebelik testlerine benzer testlerle bunu anlayabilirim. Pozitif çıkarsa yanımdaki ilaçlarla üç günde gribe çevirip ayağa kalkabiliyorsun.

Hasan Söylemez'in 2015 yılında çıkardığı, "Hayata Yolculuk" isimli bir de kitabı bulunuyor: "İnsan, insana ve tabiata dokundukça insan kalır!"

GAMZE ÖZÇELİK GİBİ İNSANLAR ÇOĞALMALI

Borussia Dortmund'da forma giyen Nuri Şahin, Etiyopya'ya giderek su kuyusu açmak gibi sosyal sorumluluk projesine katkıda bulundu. Afrika'ya giden senin bildiğin benzer isimler var mı?

Spor dünyasından bilmiyorum ama oyuncu Gamze Özçelik ile projeleri üzerine bir görüşmem oldu. Afrika'ya giderek kalıcı projeler üzerine çalışmalar yürütüyor. Onun gibi yüce gönüllü insanların çoğalmasını diliyorum. Afrika anlatılarak anlaşılacak bir coğrafya değil. Oralara gidip bizzat yaşamanız gerekiyor. Yola çıkmadan önce de ön yargılarınızı bir kenara bırakmanız şart. Çünkü eğer dram, acı, savaş gibi ön kabullerle gelirseniz, asıl zenginliği göremezsiniz. Bildiklerinizi unutup yeni bir yolculuk için Afrika'ya gelmelisiniz. O kıtayı başka yerlerle karşılaştırmayacaksınız. O zaman mutlu olursunuz.

> 'Gamze Özçelik ile projeleri üzerine bir görüşmem oldu. Afrika'ya giderek kalıcı projeler üzerine çalışmalar yürütüyor'

Bu uzun yolculuğunda sağlık sorunları karşılaştın mı?

İlk başlarda dişlerim kırıldı. Dolgularım dökülmüştü, ardından da dişlerim kırıldı. Afrika'da bir türlü diş tedavisini gerçekleştiremeyince ülkeme dönüp tedavi oldum. Geçen ay da sıcaklık 39 derece iken kaldığım oteldeki klima yüzünden soğuk algınlığına yakalandım, hastanelik oldum. İğne olmaktan pek hoşlanmam, aynı anda 3 tane birden iğne olunca kendime geldim.

80 KİLO YÜKÜM VAR

1.5 sene önce Afrika yolculuğuna başlarken 83 kiloydum, şu an 76-77 kilo gibiyim. Bisikletim de yüklerimle birlikte 80 kilonun üzerinde... Kilo kaybetmeye çalışıyorum. Müslüman ülkelerde rahatlıkla et tüketebildiğim için rahatım. Mali de sabah öğle akşam 3 öğün et yiyordum, çok özlemiştim. Bunlar da sokakta pişen etler. Sokakta ızgara yapılıyor, gözümün önünde. Et ızgara ise sağlık açısından bir sorun olmuyor.

BİSİKLET BİR İLETİŞİM ARACIDIR

Bisikleti nasıl tarif edersin?

Bisikleti seviyorum ama onu hiçbir zaman kutsamadım ve kutsamam da. Bisiklet benim için dünyanın en günahız ve en masum ulaşım aracıdır. Yavaştır. Ve yavaş olduğu için zamanı yavaşlatarak yaşıyorsun, hızdan uzaklaştıkça yaşadığını hissediyorsun. Bisiklet en önemlisi bir iletişim aracıdır. Yolda karşılaştığım insanlarla daha kolay iletişim kurmamı sağlıyor.

YANILGILAR

KANLI ELMASLAR AVRUPA'YA DEĞİL ORTADOĞU'YA GİDİYOR

1.5 yıldır Afrika'da yollardayım. 7-8 yıl süreceğini tahmin ediyorum. Bu kıtada terör örgütlerinin etkili olduğu bölgeler de var, iç savaş olan yerler de. Ben oralara gidene kadar bunların bitmesini arzu ediyorum. Liberya'da 1989'da başlayıp 2013 yılında sona eren iki tane iç savaş oldu. 14 yıl boyunca 250 bin insan hayatını kaybetti, ülke ekonomisi çöktü. Savaşı finanse eden ise Sierra Leone ve Liberya'da çıkarılan elmaslar, yani kanlı elmaslar. Oradaki

silahları, çıkarılan elmas ve altınlar finanse ediyordu. 'Kanlı Elmas' diye filmi de çekilmişti. Ben de altın aranan maden ocaklarına gittim. Günde 3,5 dolar kazanmak için hayatını büyük riske atan işçilerle röportaj yaptım. Çıkardıkları altın ve elmas yasa dışı yollarla ülkeden çıkarılıyor. Herkes Avrupa'ya sanıyor oysa Ortadoğu'ya gidiyor. Şu an Ortadoğu'da da iç savaşlar var...

AFRİKA'DA FUTBOL SANILDIĞI KADAR YAYGIN DEĞİL

Sosyal medyadan zaman zaman 'Abi yollan çevirdiğin bir Afrikalıyı bizim takımlara yollasana" diye mesajlar geliyor. Herkes her Afrikalının futbolu bildiğini, oynadığını sanıyor. Oysa futbol, sadece televizyonun olduğu yerlerde yaygın. TV'lerin olmadığı yerlerde futbol oynanmayı bırakın, bilinmiyor. Afrika'nın bir çok bölgesinde de elektrik olmadığını biliyorsunuz. Sadece şehirlerde elektrik var.

'Çektiğim fotoğrafı herkese göstererek, Zekeriya'yı buldum. İşte o çocuğun yaşadığı sevinci görmek, parayla satın alınabilecek bir şey değil.'

SUÇ SADECE SÖMÜRENLERDE DEĞİL

Afrika'nın geri kalmışlığıyla ilgili suçu sadece sömürgecilikte bulamayız. Oradaki yerel yönetimlerin de büyük kabahati var. Çok büyük yolsuzluklar yaşanıyor. Ülkelerin büyük yer altı kaynakları var, büyük gelir elde ediliyor ama bu yukarıda eriyip gidiyor, halka inmiyor. Devletlerin tarıma, eğitime yatırım yapması lazım. Oraya sürekli yardım götürülüyor, insanlar tembel olmaya itiliyor. Bazı bölgelerdeki insanlar yardıma alışmış, çalıştıramıyorsun. Oysa yapılması gereken üretim tesisleri kurulmasıdır. Sürdürülebilir çalışmalar yapmak gerekir.

AFRİKA GELECEĞİN KITASI OLABİLİR

George Weah geçtiğimiz yıl Liberya Devlet Başkanı olarak seçildi. Verdiği ilk demeçte yolsuzluk çetelerini hedef aldı, "Benim ilk görevim yolsuzlukla mücadele etmektir" dedi. Bir devlet başkanı ilk olarak bunu söylemesi o ülkenin içinde bulunduğu durumu da gösteriyor. Liberya'da bir devlet memurunun maaşı 65 dolar. Bu rakam, o insanların nasıl zor şartlarda yaşadığını gösteriyor. Afrika bir gün potansiyelinin farkına varacak ve geleceğin kıtası olacak. Bunun için de eğitime, tarım ve hayvancılığa yatırım yapılması gerekiyor.

ZEKERİYA'NIN MUTLULUĞUNU GÖRMEK PAHA BİÇİLEMEZDİ

Gambiya, haritada Afrika kıtasına saplanmış bir hançer gibi gözükür. Bu ülkede ilk olarak Zekeriya diye bir çocukla karşılaştım. Hemen hayalini sordum, "Ressam olmak. Şimdilik evde duvarlara çiziyorum. Ama hayalimi gerçekleştirmek için boya kalemlerine, ve resimlerimi çizebileceğim kağıtlara ihtiyacım var" dedi. Buradan ayrıldıktan sonra şehre gidince ona boyalar, boya kalemleri ve resim çizebileceği bir sürü defter aldım. Kilometrelerce yolu taksi tutup dönerek Zekeriya'yı o köyde aramaya başladım. Çektiğim fotoğrafı herkese göstererek araya araya Zekeriya'yı buldum. İşte o çocuğun yaşadığı sevinci görmek, parayla satın alınabilecek bir şey değil.

ALLAH'IN AFRİKA'YA ARMAĞANLARI

Afrika balık konusunda çok şanslı. Allah'ın Afrika'ya verdiği hediyelerden biri. Bunun dışında mango, muz, ananas, hindistan cevizi gibi tropikal meyveler hem bol miktarda var hem de ucuz ve çok besleyici. 1 TL'ye iki mango alabiliyorsunuz, tabi ağaçlardan dökülenleri de bedava yeme şansınız var. Yorulunca verdiğim molalarda bu büyük meyvelerden birer ikişer yiyip yine kilometrelerce pedal basabiliyorum. Liberya'da bir köye gittim. 'Suyunuz var mı' dedim. 'Su yok ama sana hindistan cevizi var, onun suyu da var' dedi. Borcumu sorunca 'Gerek yok' dedi. Israr edince 'Gönlünden ne koparsa' dedi. Yoksullar ama gönülleri zengin insanlar.

AFRİKA YOLCULUĞU 7-8 YIL SÜREBİLİR

Yolculuğun ne kadar süreceğini bilmiyorum. Yola çıkmadan önce üç yılda bitiririm sanıyordum ama neredeyse iki yıldır sadece beşte birini dolaşabildim. Belgesel çekmek beni çok yavaşlatıyor. Sanırım 7-8 yıl daha buralardayım... Ülkeden ülkeye, bölgeden bölgeye bu kıtada renk değişiyor, doku değişiyor, bitki örtüsü, kültür değişiyor ama değişmeyen tek şey insanların yüzündeki gülümseme... Bana, 'Hasan nasıl bu kadar gülebiliyorsun, hiç yorulmuyor musun' diyorlar. Ben enerjimi Afrika'nın her zaman gülen, her şartta gülen insanlarından alıyorum. Hayatımın en çok güldüğüm dönemini yaşıyorum. Onların güler yüzü benim powerbankım...

Büyük emek verilerek İngilizce ve Türkçe alt yazılarla hazırlanan belgeseller, Hasan Söylemez'in Youtube kanalında bölümler halinde yayınlanıyor

DELTA
BİSİKLET
/deltabisiklet
/deltabisiklet
/delta_bisiklet
/deltabisiklet
www.deltabisiklet.com

DECATHLON

HERKES İÇİN SPOR - SPOR İÇİN HER ŞEY

Cyclist Türkiye'den Her Ay Ödüllü Bulmaca!

Aralık Ödülü:
DİKİŞSİZ BİSİKLET BANDANASI

Mühendislerimiz bu bandanayı, ince ve elastik yapısı sayesinde daha çok sıcak tutması (polar) amacıyla bisiklet sürenler için tasarladı

Bu bisiklet bandanası, soğuk havalarda bisiklet sürerken sizi korur. Kaskın altına takılabilir, teri dışarı atar ve aynı zamanda hızlı kurur.

ISI YALITIMI
Kulak ve alın bölgesinde soğuğun etkisini engeller.

TERİ DIŞARI ATMA ÖZELLİĞİ
Mikro dokuması sayesinde teri rahatça dışarı atar. Hızlı kurur.

Ürün tasarım ekibimiz LILLE'de (Fransa) yer alan BTWIN VILLAGE'da kullanıcıların rahatlığını sağlamak üzere sürekli olarak araştırmalar yapmaktadır. Ekibimiz, kullanıcının antrenman sırasında karşılaştığı zorlukları gidermek için kullanım sırasında ihtiyaç duyabilecekleri unsurları sağlayan ürünler geliştirmeye odaklanmıştır. Ardından, bu ürünler saha testlerine tabi tutulur, çünkü söz konusu ürünleri ancak gerçek koşullarda test ederek gelişimimizi sürekli kılabileceğimize inanıyoruz.

Bilgi: Bulmacayı doğru çözen ilk 120 kişiye "DİKİŞSİZ BİSİKLET BANDANASI" hediye. Çözdüğünüz bulmacanın fotoğrafını, adres ve iletişim bilgilerinizle birlikte info@cyclistmag.com.tr adresine e-posta yoluyla gönderebilirsiniz.

ÖZELLİKLER
Model Salcano XRS001 UCI **Grupset** Shımano Dura-Ace 9100 **Jantlar** Dura-Ace 9100 C24 Clincher **Tamamlayıcı kit** Ritchey karbon yekpare gidon, Continental Gp4000 s2 lastikler PRO Griffon sele **Ağırlık** 6.8 kg

SALCANO XRS001 UCI

Salcano, XRS001 UCI ile fiyat-performans anlamında rakipsiz bir yarış bisikleti sunuyor

Yazı ***H. TOLGA GÖK***

Yerli markalarımızdan biri olan ve bisiklet sporuna ciddi destekleriyle adından sıkça söz ettiren Salcano'nun kataloğunda ilk sayfada yer alan UCI onaylı kadro XRS001, ilk defa geçtiğimiz yıl koşulan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nda görücüye çıktı. Milli takımın altı etap boyunca kullandığı Salcano markasının en üst model yarış bisikleti, dünyanın en iyileri arasında Ahmet Örken ile İzmir'de bir de ikincilik elde etti. Görünen o ki yeni Salcano XRS001'in dünyadaki muadillerinden bir eksiği yoktu. Kısa bir süre sonra kendim de bisiklet değişikliğine giderek, XRS001 UCI Dura-Ace modelini satın aldım. Bugüne kadar yaklaşık 4500km mesafe kat ettiğim yeni bisikletlimle edindiğim deneyimlerimi, ilerleyen satırlarda sizlerle paylaşacağım.

Yıl içinde, farklı kadroların sunduğu hissiyatı tecrübe etmek için en az iki bisiklet değiştirmeye gayret ederim. Yaşadığım yer olan Marmaris'te coğrafya itibariyle iniş ve çıkışlar olmaksızın uzun sürüşler yapmak pek mümkün değildir. Bu da, bisikletlerin bana neler verebileceklerini ya da veremeyeceklerini kısa sürede görmemi kolaylaştırır.

Uzun süre önce kafamda bir sonraki bisikletimin hangisi olacağını ve onu nerede,

KADRO
UCI'ın sağlamlık, performans ve geometri testlerinden geçen XRS001 UCI, son iki yıldır Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nda milli takım tarafından kullanılıyor.

nasıl test edeceğimi belirlemiştim. Ancak Cyclist Türkiye Ocak 2018 sayısında yayınlanan Marmaris rotasını hazırlarken, çekimler esnasında kullandığım 2017 model XRS001'den aldığım geri bildirimler, Salcano yol bisikletlerini deneyeceğim bisikletler listemde ilk sıraya almama neden oldu.

Nisan ayında bisikletim bana ulaştığında takım olarak hazırlandığımız Marmaris Granfondo'ya sadece bir hafta kalmıştı. Bu bir haftalık zaman dilimi içinde bisiklete alışmam gerekliydi. Alışık olduğum endurance sınıf bir bisikleti bırakıp, bol tırmanış ve teknik inişlerin yoğun olduğu Marmaris Granfondo parkuruna aero sınıf bir bisikletle çıkma kararı kafamda çokça soru işareti yaratıyordu. Ancak o bir haftalık süreçte bisikletin bana hissettirdikleri, yarıştaki tercihimi XRS001 Dura-Ace'den yana kullanmamda yeterli olmuştu.

Öncelikle, Salcano'nun 2018 yılında piyasaya sürdüğü XRS001 serisinde kullanılan kadronun Dünya Bisiklet Birliği (UCI)'nin sağlamlık, performans ve geometri alanlarındaki sıkı kriterlerini karşılayarak, UCI logosunu hak ettiğini belirtmeliyim. XRS001 UCI Dura-Ace, Türkiye piyasasında yedek parça ve onarımına kolaylıkla ulaşabileceğiniz, neredeyse en üst donanım kombinasyonuyla bir araya getirilmiş bir model. Bisiklet, Shimano Dura-Ace 9100 grupset, Dura-Ace 9100 C24 Clincher jant seti, Continental GP4000 S2 lastikler, Ritchey WCS karbon yekpare gidon donanımlarıyla geliyor. 2018 model XRS001, aero sınıf bisikletlerde görmeye çok alışık olmadığımız bir hafifliğe sahip. 59cm'lik en büyük kadro tartıda 6.9 kilogram geliyor.

Kadroda Di2 desteği mevcut (-ki aynı kadronun Shimano Ultegra Di2 donanımlı versiyonu da mevcut). Fren kaliperleri de çift pivotlu olduğundan fren ayarları kolay kolay bozulmuyor. Sele borusunda bulunan ekstra ray, selenin ileri geri ayarının yetersiz kalması durumlarında, seleyi çok daha ileri ya da çok daha geri alabilmenize olanak tanıyor. Bu özellik aero bar kullanımıyla birleştiğinde sürücüye neredeyse bir zamana karşı bisiklet sürermişçesine pozisyon alma imkanı sunuyor.

Etki ve tepki

Bu kadronun şimdiye dek denediğim en esnemez ve pedala en hızlı tepki veren kadrolardan biri olduğunun altını çizmem gerek. Tekerlekler arası mesafe eş modellere göre daha kısa, bu özellik bisikleti daha seri ve atak hale getiriyor. Ancak bisikletin bu özelliğinin inişlerdeki kontrol konforunu düşürdüğünü eklemeliyim. Özellikle dik ve teknik inişlerdeki frenleme zamanlamasına başlangıçta dikkat etmek gerekiyor, ama bu

duruma kısa sürede adapte olunuyor. Dura-Ace kaliperler ve Dura-Ace jantların fren yüzeyleri harika bir fren performansını zaten garanti ediyor. Sert frenleme esnasında bisikleti daha iyi kontrol edebilmek için ise popoyu seleden hafif geriye doğru kaydırmak gerekebilir.

XRS001 kadrosunun en sevdiğim yanı, orta göbek yüksekliğinin eş modellere göre daha alçak olması. Bu sayede bisikletin ağırlık merkezi aşağıya alınmış. Bu da viraj alımlarında bisikleti inanılmaz stabil bir hale sokuyor. Kaymak asfalt zemin üzerinde, %7-8'lik inişlerin olduğu sert virajlı bir yolda mest olmamak elde değil. "Öyle yolda hangi bisiklet mest etmez ki!" dediğinizi duyar gibiyim, ama gerçekten bu bisikletin sunduğu keyif bir başka.

Rakamlar yalan söylemez

Bisiklet üzerinde gelen yaklaşık 1400 gramlık Dura-Ace C24 jant seti ve 215 gramlık Continental GP4000 s2 700x25 lastikler tırmanışlarda çok kolay dönüyor. 52-36 ayna dişli ve 11-28 kaset dişli oranları ise %10 üstündeki tırmanışlarda yer yer zorluyor, ancak bir aero bisiklette daha küçük oranlar düşünülemezdi. 52 ayna dişli, 11 ruble oranı ile 120 kadansta 72km/s sürat tatmin edici. Dura-Ace 9100 aktarma organları sessiz, problemsiz ve geçişler son derece rahat. Zincirin maksimum gerildiği durumlarda dahi vites geçişleri problemsiz. Her yeni vites grubunda olduğu gibi gerçek performans 1000 kilometre barajı geçildikten sonra daha iyi hissediliyor.

GRUPSET
Shimano Dura-Ace 9100 grupset ile gelen XRS001 UCI kadroda, Di2 desteği sunuyor. Kadronun ayrıca Ultegra ve Tiagra'lı seçenekeleri de var.

Bisikletin tabii ki her şeyi mükemmel değil. Eş modellere göre daha kısa bir üst boru olan bu kadroda kullanılan gidon ve boğaz ölçüleri hiç bana göre değildi. 44-46-49-52-54-56-59cm olmak üzere yedi farklı kadro boyu olan bisikletin tüm boylarında aynı ölçülerde - 42cm genişliğinde ve 120mm uzunluğunda - Ritchey WCS karbon yekpare gidon kullanılmış. Evet, inanılmaz kaliteli bir gidon, ayakta çevirirken istediğiniz kadar yüklenin, hiçbir esneme hissetmiyorsunuz; zaten görüntüsü bile tasarımındaki özeni ve kaliteyi hissettiriyor; ancak 189cm'lik uzun bir adam olarak boyuma göre çok küçük kalan gidonun ölçüleri bana uygun değildi. Hele bir de benim gibi ayakta çevirmekten büyük keyif alıyorsanız, gidon size zor anlar yaşatabilir. Bu gidona bisiklet bilgisayarlarını bağlamakta da zorluk çekebilirsiniz. Boru profili farklı olduğundan standart tutacaklar yerine boğaz altında bulunan iki deliğe bağlayacağınız özel bilgisayar tutacağı dışında, başka bir aparat kullanamıyorsunuz. Şunu da eklemeliyim, şu anda bisiklet üzerinde gelen ölçüdeki Ritchey WCS karbon gidonu kullanmıyorum. Gidon ve boğazı kendime uygun ölçüler ile değiştirdiğimde, tırmanışlardaki konfor, keyif ve performansım inanılmaz arttı. Neticede artık her şey kusursuz hale geldi.

Şimdi gelelim en önemli noktaya: Fiyat. 2019 yılında fiyatların ne olacağı henüz belli değil, ancak 2018 yılı başında 17.700TL'den satışa sunulan Salcano XRS001 UCI Dura-Ace, piyasadaki ithal rakiplerinin neredeyse yarı fiyatına sunduğu inanılmaz fiyat/performans oranı ile yollarda ve yarışlarda sıklıkla görülmeye başladı bile.

Sanırım bu bisikleti bu yıl değiştirmeyeceğim.

ÖZELLİKLER
Model Bianchi Oltre XR3 Disk **Grupset** Shimano Ultegra **Jantlar** Fulcrum Racing 418 **Tamamlayıcı kit** Bianchi Reparto Corse Aero kompakt alüminyun gidon, Reparto Corse alüminyum gidon boğazı, Oltre Full Karbon Aero sele borusu, Fizik Antares R7 sele, Vittoria Rubino Pro G+28mm lastikler **Ağırlık** 8.27kg (57cm) **Kontak** shop.accellbisiklet.com.tr

Bianchi Oltre XR3 Disk

Bianchi aero ve konfor sorunsalını Oltre XR3 Disk ile birlikte çözüyor

Yazı ***STU BOWERS***

Bianchi'nin sahip olduğu geçmişin yalnızca yarısına sahip firmaları dışarıda tutarsak, geriye gerçekten çok az marka kalır. 133 yaşındaki Bianchi, dünyanın ayakta kalan en eski bisiklet üreticisi. Markanın bisikletleri bu uzun zaman diliminin çoğunda pro bisikletin en üst basamaklarında yer aldı.

Marka celeste (che-lest-ay olarak telaffuz ediliyor) rengiyle özdeşleşmiş. Mavi ve yeşil karşımı rengin nasıl ortaya çıktığına dair birkaç farklı rivayet mevcut. En meşhuru, Eduardo Bianchi'nin bir zamanlar özel bisiklet yaptığı İtalya'nın eski kraliçesinin göz renginden ilham aldığı yönünde. Daha az romantik ve daha fazla gerçekçi olanı ise celeste renginin askeri boya karışımı sonucunda ortaya çıktığıdır.

Her iki ihtimalde de, renk artık marka ile eş anlamlı ve eğer bir Bianchi sürmeyi planlıyorsanız, kesinlikle celeste rengi olmasına özen gösterin. Oltre XR3 Disk'in erkek profesyonel bisikletçiler tarafından nadiren kullanılıyor. Lotto NL-Jumbo takım kadrosunun favorisi, markanın en üst ve agresif aero yarış modeli XR4. Kadınlar pelotonunda ise disk fren kullanımı daha yaygın. Ve disk frenler İtalyan UCI takımı Eurotarget-Bianchi-Vitasana'ya göre gizli bir silah.

Elbette sponsorluk altındaki takım bisikletçileri hangi modeli, hangi ekipmanlarla

SÜRÜŞ KALİTESİ
Bianchi Countervail teknolojisinin de yardımıyla sürüş kalitesi alanında övgüyü hak ediyor. Kadro boyunca kullanılan viskoelastik reçine, kadronun kararlı rijitliğinden bir şey götürmeksizin titreşimleri sönümlüyor.

kullanacağının kararını rahatlıklar verebilir. Zaten bu karar genellikle bir yarışa veya bir büyük tur etap profiline göre şekil alır. Biz günlük bisikletçiler ise böyle bir lükse sahip değiliz. Bu yüzden de XR3 Disk çok cazip bir seçim sunuyor. Açıklamama izin verin...

Ay ışığı altında

Eğer bir astronot olsaydım uzaya İtalyanlar yerine Amerikalılar tarafından tasarlanmış bir roket ile gitmek isterdim. Aynı şekilde, İtalyanlar tarafından üretilmiş bir teknoloji aletini satın almak da ilk tercihim olmazdı. Diğer taraftan, Mario Cipollini'nin her zaman şık görünmesini sağlayan, ABD veya Uzak Doğu'da üretilen takım elbise ve ayakkabılar değildir. Dünyanın belirli bölgelerinin belirli şeylerde üstün meziyetlere sahip olduğu yaşamın basit bir gerçeği. Materyalden anlamak, İtalyanlar'da doğuştan gelen bir yetenek, ama dürüst olalım; İtalyanlar ürettikleri üst düzey teknik aero bisikletlerle nam salmadılar.

İtalyanların - beyaz Lycra'nın iyi görünmesini sağlayan tek milletin - bir rüzgar tüneli tesisindeki evrak ve veri yığınlarına gömülmektense, kaskın altında stil saçları ve modaya uygun bisiklet kıyafetleriyle sürüş yapmayı yeğleyeceği görüşüne sahiptim.

Bu ön yargılı hislerim ışığında, Oltre XR3 Disk'in materyal ve geometri bakımından dört dörtlük, ama aero performans bakımından hayran kalınasa bir bisikletten çok uzak olacağını düşünüyordum.

Bianchi'nin aero performans üzerine ön yargımı (söz konusu doğrudan hız olduğunda) kırabilmesinde, bir önceki bisiklet testinde Specialized'ın amiral gemisi S-Works Venge'i denemiş olmamın da faydası olmayacaktı. Yalnızca iki bisikletin siluetine bakarak, neden birinin diğerinden daha hızlı olduğunu söyleyebilirim. Ancak, yalnızca Bianchi değil, diğer pek çok bisiklet de, Specialized'ın aero canavarına hız anlamında direnmekte zorluk çekiyor.

Oltre ile ulaşacağım hızın beni doyurmayacağını düşünüyordum; ama hayır bayım, Oltre XR3 Disc şimdiye kadar test ettiğim en ölçülü aero yarış bisikletlerinden biri.

Sayılarla

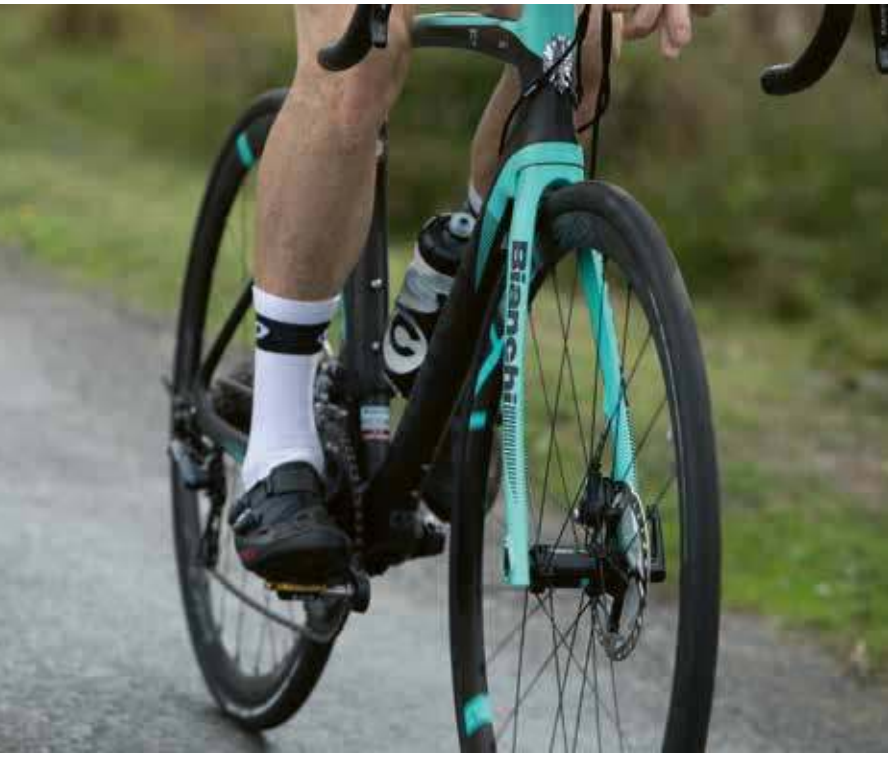
Bianchi'nin alametifarikası Countervail olarak adlandırılan teknoloji - markanın iddia ettiğine göre viskoelastik reçine, bisikletten gelen yorucu titreşimlerin% 80'ini sönümlüyor. Diğer markalar titreşimi azaltmak için bisikletlerinin yalnızca belli kısımlarında eklentiler yaparken, Bianchi Countervail teknolojisini kadro ve maşanın tamamına uyarlamış. Etkileri ise kendini hemen gösteriyor.

Kadro, yol yüzeyinden kaynaklanan yüksek frekanslı titreşimleri sönümlemede övgüye değer bir iş çıkartıyor. Üstelik bunu, sürücünün yol ile bağlantısını kaybetmesine neden olmadan ya da bisikletin sertliğinden kaynaklı herhangi bir algılanabilir performans kaybına yol açmadan yapıyor. Üç saatlik sürüşün sonunda kendimi, yalnızca bir saat bisiklet sürmüş gibi hissediyordum.

Oltre XR3 Disk'in kavisli kadro şekli, bisikletin sahip olduğu aerodinamik özelliklerin ardında yatan bir dokunuşun izleri. Aerodinamik konusunda en fazla sürtünme direnci hala bisikletçinin kendinden kaynaklanıyor. Bu nedenle, belirli bir süre boyunca bisikletin hızlı gitmesini sağlamanın en iyi yolu, bisikletçinin konforlu olmasıdır. Bu görüşe katılıyor olmama rağmen (en azından bir dereceye kadar), Oltre XR3 Disk'ten farklı beklentilerim de var.

Belirtilen kadro (55cm, 1,150g) ve maşa (450g) ağırlığı agresif bir aero yarış bisikletçi için oldukça iyi. Ancak tartıdaki genel ağırlık daha az etkileyici. Bisiklet, Shimano

Oltre XR3 Disk'i Bianchi portfolyosunda nerede konumlandırmak gerektiğini tam olarak kestiremiyorum. Bana kalırsa, tam ortada yer alan bir model



Ultegra mekanik grupseti ile geliyor. Genelde alüminyum tamamlayıcı kit kullanılmış ve Fulcrum 418 jantlarla (Bunlar esas olarak, Fulcrum'un 35mm alaşım jantlı Racing 4 DB jantlarının farklı bir versiyonu olan jantların bir çift ağırlığı, yaklaşık olarak 1.700g) birlikte toplam ağırlık 8,27kg'a ulaşıyor. Bu ağırlık, Oltre XR3 Disk'i diğer rakiplerine göre bir miktar ağır yapıyor.

Ancak kadro, pedallara hatırı sayılır bir güç aktarmanız gerektiğinde bile katılığını esneme olmaksızın koruyor. Yalnızca bazı rakiplerine oranla biraz daha az anlık tepkime veriyor. Daha yüksek özelliklere sahip, bisikleti her bir tekinde yarım kilo daha hafifletecek bir jant seti takıldığında, bisikletin karakterinin tümüyle değişeceği görüşündeyim. Özellikle de Oltre'nin yarışçı geometrisi (düşük ön/dar arka geometri) göz önüne alırsak.

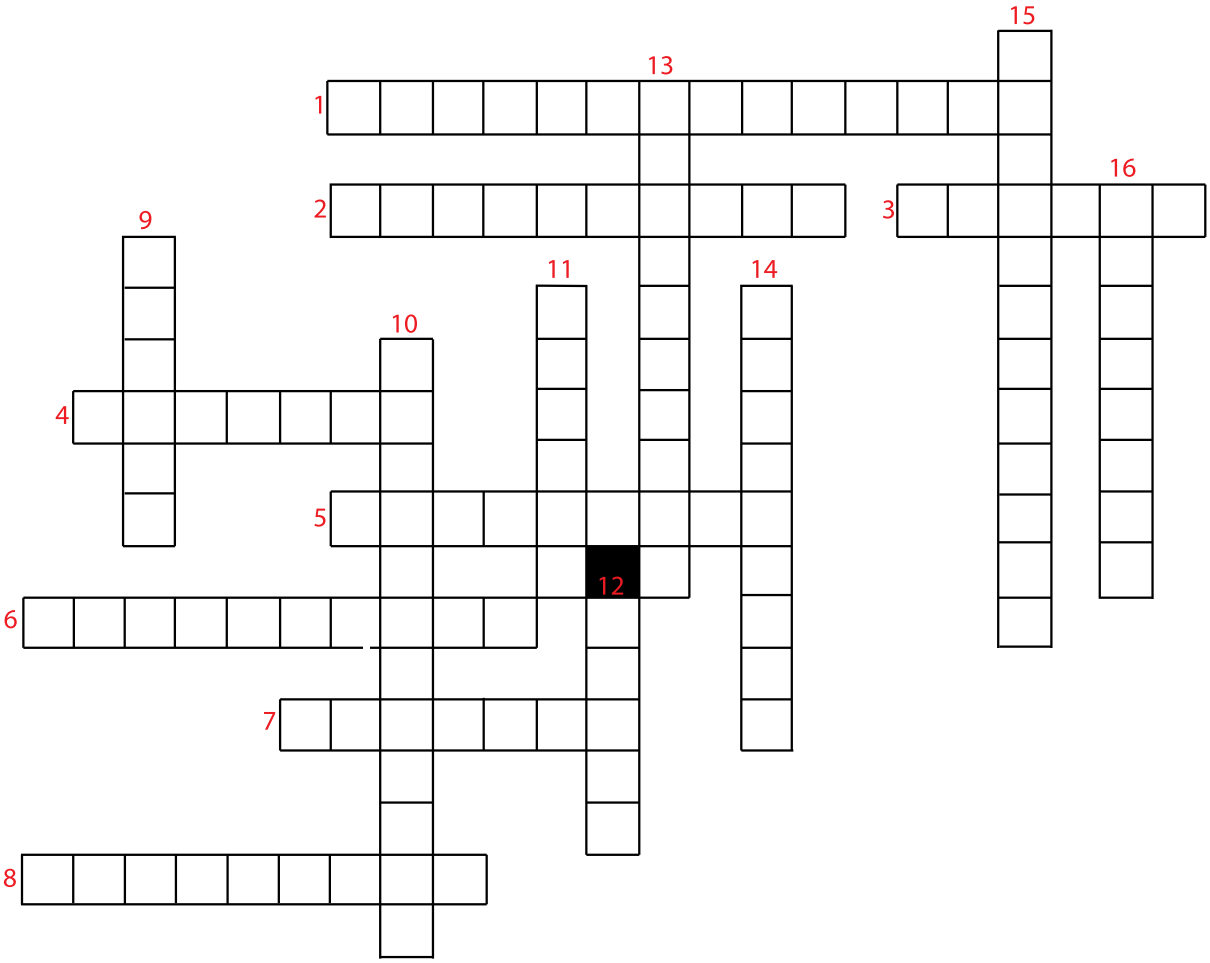
Genel anlamda, Oltre XR3 Disk'i Bianchi'nin portfolyosunda nerede konumlandırmak gerektiğini tam olarak kestiremiyorum. Üretici yarış ve endurance modelleri arasında kesin bir ayrım yapıyor ve Oltre'yi aero yarış sınıfında konumlandırıyor. Bana kalırsa Oltre XR3 Disk, her ikisinin de ortasında yer alıyor.

DECATHLON
HERKES İÇİN SPOR - SPOR İÇİN HER ŞEY

BULMACA

2018'DEN KÜÇÜK BİR TUTAM

Hazırlayan **AYDAN ÇELİK**



Soldan sağa

1. Maalesef ilk sorumuz çok üzücü. 2018'de Endonezya'da gerçekleşen elim uçak kazasında hayatını kaybeden genç bisikletçiyi soruyoruz.
2. 2018 Bireysel zamana-karşı şampiyonunu daha önceki bulmacalarda sormuştuk. Şimdi, 1994'ten bugüne kadar söz konusu kategorideki en başarılı bisikletçiyi soruyoruz.
3. 2018'de Giro-Tour dublesini yapamadı ama Giro'yu son anda yaptığı inanılmaz solo atakla kazanan İngiliz bisikletçinin soyadı.
4. 2018'de yıldızı en parlayan bisikletçilerden biri de Kolombiyalı genç bir sporcu idi. Onu Türkiye'de görmek hepimizi heyecanlandırmıştı ama daha ilk etapta köprücük kemiğini kırdı ve yarıştan çekildi. Soyadını soruyoruz.
5. 2018 TDF'de "Kuzeyin Cehennemi"ni alt eden bisikletçi. Soyadı?
6. Efsane Raymond Poulidor'un torunu. Hem kros, hem mtb, hem de yolda yarışıyor. Kros dalında 2018'de hem Avrupa hem de Belçika şampiyonu oldu. Daha önce dünya şampiyonu olduğu için forması unvanlarla dolu. 3 ayrı kelimeden oluşan soyadını soruyoruz.
7. 2018'de kraliçe etabı Meryem Ana olan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nun Nisan'da yapılacak 2019 edisyonundaki kraliçe etabı soruyoruz.
8. 2018 Giro'yu kaybetmenin acısını 3 ay sonra İspanya'da çıkartan İngiliz bisikletçinin ikiz kardeşi.

Yukarıdan aşağı

9. 2018 Giro d'Italia çok tartışmalı bir ülkede yapıldı. İlk 3 etap hem bunun gölgesinde geçti hem de bir seyir zevki vermedi.
10. XCO 2018 kadınlar dünya şampiyonluğunu kazanan genç Amerikalı.
11. Son üç yılın Dünya şampiyonu. 2018'de gökkuşağı formayı Valverde'ye teslim etti. Küçücük bir ülkenin küçük bir şehrinde doğdu. Nehir kenarındaki bu küçük şehri soruyoruz.
12. İlk defa 2007'de yapılmasına rağmen kısa sürede bir bahar klasiği olan yarış. 2018'de Lotto Soudal'in 24 yaşındaki bisikletçisi kazandı. Yarışın bittiği nefis İtalyan şehrini soruyoruz.
13. 2018 İl Lombardia'yı kazanan sporcunun heyecanıyla bilinen genel müdürü, sportif direktörü
14. 2018'de ülkemiz çok değerli bir tur daha kazandı: Tour of Antalya. Contador ile kurdukları genç takımı desteklemek için Antalya'ya gelen büyük şampiyonu soruyoruz.
15. XCO kategorisinde son yılların en parlak ismi. 2018'de hem dünya şampiyonu oldu hem de dünya kupasını kazandı.
16. 2018 Paris podyumunda Geraint Thomas'ın elindeyken bir anda kendini yerde bulan talihsiz nesne.

Ödül: "DİKİŞSİZ BİSİKLET BANDANASI"
Bilgi: Bulmacayı doğru çözen 120 kişiye "DİKİŞSİZ BİSİKLET BANDANASI" hediye. Çözdüğünüz bulmacanın fotoğrafını, adres ve iletişim bilginizle birlikte info@cyclistmag.com.tr adresine e-posta yoluyla gönderebilirsiniz.

BÜTÜN YILIN DERTLERİNİN ÜZERİNDEN ATLAYIP GEÇİN...

2019 YILINIZ ŞİMDİDEN KUTLU OLSUN!

Giant Türkiye Ailesi Olarak Yeni Yılınızı Kutlarız!

2018 Yılı Belki Beklentileri Karşılamadı, Belki Hiç Hatırlamak Bile İstemeyeceğiz.

2019'da Herşey Gönlünüzce Olsun, Bisikletle Olsun!

GIANT®

DELTA BİSİKLET

Galaxia
Rollers

Tacx

Galaxia Rollers

Galaxia üst seviye bir roller'dır. Patentli salınım sistemi, ileri ve geri doğru ivmelenmeleri mükemmel bir şekilde emerek, makaralardan dışarı çıkmanızın önüne geçer.

/deltabisiklet /deltabisiklet /delta_bisiklet /deltabisiklet

www.deltabisiklet.com